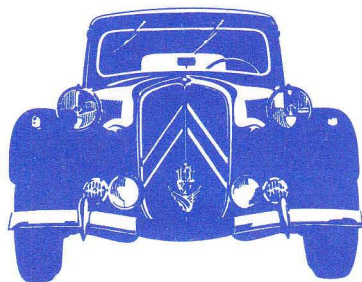


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Postcheck 80-18535, Telefon 052-43 25 17



Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 380.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 10.- plus Versand.  
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

---

## Organisationsplan 1985

---

Präsident	Vizepräsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8466 <u>Benken</u> P. 052-43 25 17 G. 01-816 39 72	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Edda Brunner Neuhüslipark 2 864 <u>Jona</u> P. 055-28 38 74	Flemming Gubler Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> P. 01-725 08 45

---

Region 1 (TG,SH,AR,AI,GR,SG) Vorstand:	Region 2 (UR,SZ,TI,ZG,GL,AG,ZH) Vorstand:	Region 3 (BE,LU,SO,BS,BL,OW,NW) Vorstand:
Wolfgang Eisenring Stockenstr. 113 9445 <u>Rebstein</u> P. 071-77 29 22	Fritz Anliker Wunderlistr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01-44 53 80	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072-72 26 96	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052-37 22 90	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen a/A</u> P. 065-71 25 86
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071-93 11 75	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058-37 17 29	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065-42 32 83

---

Zeitungsredaktion Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> G. 01-761 15 95	Bibliothek Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052-37 22 90	Archiv/Modelle Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Mitglieder Regula Herzog Ettingerstr. 1 4106 <u>Therwil</u> P. 061-73 78 73
--	--	---	---

---



## I N H A L T

---

30	Das wort des Präsidenten
31	Veranstaltungen
32	Wettbewerb, Accessoire, Modellautos
33	100 jahre automobile
37	Literatur, Bibliothek
38	Die Traction in der werbung
39	Mitglieder stellen sich vor: Wie ich zu meiner Traction kam
41	Mach' mehr aus deiner garage: Die kippbühne - nachtrag
42	Bleifreies benzin und unsere Traction
43	Verbesserungen am motor des Citroën 11 CV. AR 1955
46	Mach' mehr aus deiner garage: Die arbeitsgrube
48	Inserate und kleinanzeigen
50	Mitgliederliste 1985
59	Abgasentgiftung

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

---

Reparaturen + Ersatzteile Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> G. 032-84 92 75	Reparaturen + Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> G. 01-761 15 95	Citroën spez. Werkst. Gino Gandin Mutschellenstr. 226 8968 <u>Mutschellen</u> G. 057-33 80 90	Garage Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> G. 058-37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> G. 071-67 45 42	Rep. + Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> G. 061-35 25 25	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> G. 031-55 33 11	

Aenderungen, reklamationen etc, bitte schriftlich an die redaktion richten.

Zürich, April 1985

Liebe Clubmitglieder,

nachdem ich mich schon zweimal geärgert habe, dass ich immer noch keine neue Batterie für meine Traction gekauft habe, bin ich überzeugt, dass der Frühling allmählich die Macht übernimmt.

Damit ist auch die allerletzte Gelegenheit gekommen, um den Jahresbeitrag für 1985 noch zu begleichen, allerdings bereits zum erhöhten Tarif von Fr. 50.-. Wer den Beitrag weiterhin schuldig bleibt, wird von der Versandliste gestrichen. Bitte überprüft die Mitgliederliste in diesem Heft auf richtigen Eintrag. Hat jemand rechtzeitig bezahlt und steht nicht auf der Liste, melde er sich bitte bei Regula Herzog.

Besonderen Dank an alle, die pünktlich und/oder mit freiwillig erhöhtem Beitrag bezahlt haben.

Autoabgase - lange habe ich versucht, dieses Thema nicht auch noch abzuhandeln, und ich höre schon verschiedene Leser stöhnen: Jetzt kommen die auch noch damit! Ich will hier nicht abgegriffene Argumente aufwärmen, wer für den Dreck in unserer Welt verantwortlich ist. Dass das Thema jedoch vielen Mitgliedern ein Anliegen ist, war jedoch deutlich zu spüren an der Diskussion der Sitzung des Organisationskomitees für das Internationale Treffen 1986 und aus dem Beitrag von Andreas Rutishauser. Mehrere unserer Mitglieder sind sehr umweltbewusst, haben ausser der Traction keinen Wagen und benützen häufig die Bahn oder das Velo. Deshalb also ganz kurz einige Informationen:

Falls es im Zuge der allgemeinen Autofeindlichkeit zu Massnahmen kommen sollte, die einseitig unsere alten Autos betreffen, werden wir uns dagegen wehren (müssen). Natürlich entbindet uns dies nicht von der Notwendigkeit, unsere Fahrzeuge möglichst vernünftig einzusetzen.

Ich habe Citroën angefragt, ob Unterlagen bestehen betreffend den Betrieb unserer Autos mit bleifreiem Benzin. Bis jetzt habe ich allerdings keine Antwort erhalten, und ich bezweifle, dass in dieser Beziehung etwas erhältlich ist.

Jeder Benzin-Motor kann mit bleifreiem Benzin betrieben werden, doch der Verschleiss der Ventilsitze kann sich dadurch beträchtlich erhöhen. Das heisst im Klartext, dass der Zylinderkopf häufiger überholt werden muss. Nach meinen Ueberlegungen müsste es möglich sein, bei der nächsten Ueberholung des Zylinderkopfes gehärtete Ventilsitze einzubauen, um damit diesem Problem zu begegnen. Wer Erfahrung hat auf diesem Gebiet, ist gebeten, diese mit einem Beitrag in unserer Club-Zeitung an alle Mitglieder weiterzugeben, denn: *Die Reduktion des Bleigehaltes im Normal- und später im Superbenzin kommt bestimmt!*

Natürlich sind auch andere Beiträge immer willkommen. Also ran an Schreibmaschine, Kugelschreiber oder Bleistift...!

Die Organisation des Internationalen Treffens 1986 ist gut angelaufen. Während die Leitung der Ressorts verteilt ist, können wir nach wie vor Helfer gebrauchen, die sich für "Klein-Arbeiten" zur Verfügung stellen.

Vor 10 Jahren wurde an einem Treffen von Traction-Avant-Anhängern beschlossen, den CTAC zu gründen. Bis zur eigentlichen Gründung des Clubs verging nochmals ein Jahr, deshalb werden wir das Jubiläum erst im nächsten Jahr feiern. Dafür feiert Citroën heuer ein anderes Jubiläum: Der "Frosch" (DS/ID) wurde vor 30 Jahren der Öffentlichkeit präsentiert.

Nach Redaktionsschluss haben wir noch vernommen:

Fam.D.Eberli ist stolz auf Söhnchen FLORIAN, geboren am 1.Mai 1985.

Tractionellement



Daniel Eberli

## VERANSTALTUNGEN

---

CTAC	19.	Mai	Region 3
	23.	Juni	Region 2
	21./22.	September	Region 1 mit Generalversammlung

---

15. - 19. mai	1. internationale Nostalgie-Autoschau, im Eisstadion Bern. Info: H. Leuenberger, Zelgstr. 29, 3612 Steffisburg.
25. - 27. mai	Traction Pfingsttreffen vom TAVIG in Nassau/Lahn, BRD. Info: H.-P. Kohn, Im Mühlbachtal 6, 5408 Nassau 2.
1. juni	Citroën-SM-Maserati treffen in Hannover. Info: W. Kentner, Gehrskamp 4, 3004 Isernhagen.
1./2. juni	Oldtimertreffen in Oppenau, BRD. Info: H.P. Müller, Friedenstr. 11, D-7603 Oppenau.
8./9. juni	Auto- und motorradbörse in Turin.
8./9. juni	Zweite auflage des "AR"-Nostalgie-Weekend im Verkehrssicherheits-Zentrum Veltheim. Wer des betrachten von alten autos überdrüssig wird, kann sich am samstag von der rockband "Rhytm Cadillac" und am sonntag von "Shotgun Eddie and the Ravers" unterhalten lassen.
16. - 19. juni	1. Dobratsch-Bergpreis für historische renn- u. sportautomobile bis bj. 1965 in Villach, Oestereich. Veranstalter: Oldtimer Club Villach.
29. juli - 2. august	Randonnée Alpine. Info: Club Citroën Suisse, C.p. 230, 1001 Lausanne.
12. - 15. september	13. Internationale Veteranen Rally in Poznan, Polen.
11. - 14. juli	7. Internationales Oldtimer Rally Villach, Oesterreich. Info: H. Tratnik, Franz Xaver Wirth Str. 15/7, A-9500 Villach.

### INTERNATIONALES TREFFEN 1986

Das organisationskomitee des nächsten Internationalen an Pfingsten 1986 hat sich folgendermassen gebildet:

Präsident des OK und gleichzeitig Leiter des Bereiches 'Public Relation' ist Röbi Isler, Winterthur

Die weiteren Bereichsleiter sind:

Dani Eberli, Benken (Platzeinrichtung), Andreas Rutishauser, Zürich (Programm), Guido Hobi, Nürensdorf (Teilnehmerdienste), Res Diem, Wiesendangen (Administration).

Jedem Bereich sind einige Helfer zugeordnet. Die bereichsinterne Organisation ist gegenwärtig noch im Gange.

Das Treffen wird voraussichtlich in der Region Winterthur stattfinden und als besonderen Leckerbissen den Besuch des Technoramas mit anschliessendem Bankett aufweisen.

Soweit unser Planungsstand, nun ein Aufruf an Eure Fantasie und Kompositionsgabe:

Gesucht wird ein T R A C T I O N - S O N G !

Wer sich ein Meisterwerk zutraut ist gebeten, in Tasten, Saiten und Stimmbänder zu greifen. Die besten Songs werden prämiert.

Ideen sind mit Notenblatt, Kassette oder wandelndem Minnesänger an Dani Eberli zu richten.

Res Diem

---

## WETTBEWERB

Wer dichtet und / oder komponiert einen schmissigen, lustigen, Ohrwurmigen Traction-Song für das Internationale Treffen 1986?

Etwas wie:

*"Ich fahr' Traction Sonntag-Montag mit Elan,  
ich fahr' Traction Dienstag-Mittwoch, aber dann  
muss ich waschen, putzen, schmieren  
all die Teile, die da gieren,  
dass ich Freitag-Samstag wieder fahren kann!"*

Aber natürlich viel besser, länger etc.

Die besten Arbeiten werden prämiert - und natürlich am Treffen gesungen und abgespielt!

Einsendungen bitte bis Februar 1986 an das Club-Postfach.

ed

---

## A C C E S S O I R E

- |                  |  |
|------------------|--|
| Traction Puzzle  | Die Firma Ravensburger hat ein mehrfarbiges Traction Puzzle mit 1000 teilen herausgebracht. Sujet: 15/6 an südfrenzösicher küste, mit meer, palmen usw. Erhältlich im fachhandel. Preis unbekannt. |
| Traction Poster  | Mit dem gleichen sujet ist ein poster im format 60 x 80 cm im handel erhältlich. Gesehen im warenhaus Globus. Preis fr. 30.-.  |
| Traction T-shirt | Das sujet hat sich noch nicht geändert - wer glück findet auch noch das T-shirt. Gesehen in einem französischen supermarkt.<br>af, MI  |
- 

## M O D E L L A U T O S

Vom DS 19, modell 1959, gibt es einen bausatz im masstab 1:16. Erhältlich ist zur zeit die limousine, preis fr. 60.-. Die cabriolet version ist in vorbereitung - und wer weiss, vielleicht gibt es sogar einmal noch die break ausführung.

Den Traction 7 CV 1934, mit "toit simili" gibt es von IDEM als weissmetall-bausatz. Dazu wird ein köfferliumbausratz für den Solido 15/6 geliefert.

Erh. sind beide bausätze bei Andreas Rutishauser.

---

Frankreich feierte 1984 hundert Jahre französisches Automobil, und natürlich ernannte es sich, resp. seine Techniker, gleich zum Erfinder des heute wohl am meisten gehegten und gepflegten Fortbewegungsmittel.

Eigentlich finde ich es müßig darüber zu diskutieren wer das Auto erfunden hat. Erfunden im Sinne des Wortes hat es wohl keiner. Aber wenn man in der einschlägigen Literatur herumblättert, kommt man zum Schluss das jedes technisch fortschrittliche Land "seinen" Autoerfinder vorzuweisen hat.

Im Buch: "Der Motorfahrzeugführer und sein Fahrzeug" von H.H. Schwarz, erstmals erschienen im Jahre 1935, fand ich die (minimal gekürzte) "Geschichtliche Einführung".

af

Die Bestrebungen der Menschheit, selbstfahrende Fahrzeuge zu bauen, gehen auf Jahrhunderte zurück. Solange der Antriebsmotor fehlte, versuchte man Fahrzeuge zu bauen, die durch Menschenkraft mittels Treträder bewegt wurden, ein Antrieb, wie ihn heute das Fahrrad noch hat. (Alex L. Holley und J.K. Fisher, Ingenieure, New York, 1860 und Professor O. Wawrzyniok in Dresden, 1927.)

Die erste Naturkraft, die in den Dienst des selbstfahrenden Wagens gestellt wurde, war - der Wind! Um das Jahr 1500 nach Christi herum sollen in China auf Rädern laufende und ganz nach Art der Segelboote mit Segeln ausgerüstete Fahrzeuge in Gebrauch gewesen sein. Um das Jahr 1600 herum befasste sich der holländische Mathematiker Stevinus ebenfalls mit der Konstruktion solcher Segelwagen, die dem Wind zur Fortbewegung überlassen wurden. Eine Fahrt, die Stevinus mit seinem "Windwagen" an der holländischen Küste in Begleitung zahlreicher anderer Personen, darunter auch fürstlicher und adeliger Teilnehmer, unternahm, wurde als eines der merkwürdigsten Ereignisse bestaunt. Jene Fahrt mit dem nicht von Pferden gezogenen Wagen mag ungefähr die Bedeutung gehabt haben, wie heute etwa die Ueberfliegung des Ozeans. Derartige Fahrzeuge können naturgemäss nicht als Automobile Fahrzeuge angesprochen werden, weil ihnen der Antriebsmotor fehlt.

Erst nach der Erfindung der Wattschen Dampfmaschine im Jahre 1768 war es möglich, wirklich Automobile Fahrzeuge zu schaffen. Ein erstes Fahrzeug dieser Art war dasjenige des französischen Artillerieoffiziers Cugnot (französischen Artillerieoffizier) scheint ein besonderer Genius eigen zu sein: begann doch auch André Citroën dort seine Laufbahn. Red.) Es wurde bereits im Jahre 1769 aus Staatsmitteln gebaut und war zum Transport von Geschützen gedacht.

Ludwig XV soll schon im Jahre 1748 (200 Jahre vor der Geburt unseres Clubzeitung redaktors. Red.) für Automobile Fahrzeuge Interesse gezeigt und beabsichtigt haben, die Erfinder zu unterstützen. Vorerst aber ersuchte er die Akademie der Wissenschaften in Paris um ein Gutachten. Dieses soll gelautet haben:

"Selbstfahrende Wagen sind als nicht unbedenklich zu betrachten. Sie sind geeignet, Menschen und Pferde zu erschrecken und ihr Betrieb in den Strassen von Paris ist daher als nicht zulässig zu erachten."

Durch diesen Entscheid war dem selbstbeweglichen Vehikel das Urteil gesprochen und eine weitere Entwicklung unterblieb.

Die Erfindung der Dampfmaschine brachte dann neues Leben in die Förderung des Ausbaues motorischer Fahrzeuge und nun war die Entwicklung nicht mehr aufzuhalten. Den Versuchen mit Dampfmaschinen setzten schon damals die Fuhrleute den grössten Widerstand entgegen, weil sie die Konkurrenz fürchteten. Dem Automobil mit Explosionsmotor (Verbrennungsmotor) ist es genau so gegangen und es sind sogar heute noch nicht alle Widerstände überwunden.

Im Jahre 1865 setzten die Erfinder in England ein Gesetz durch, das Dampfmaschinen zum Verkehr zulässig. Die Fahrgeschwindigkeit wurde auf 6,5 km/Std. auf den Landstrassen und 3,2 km/Std. in den Städten festgesetzt. In 100 m Entfernung vor jedem Fahrzeug musste ein Mann mit roter Fahne vorausgehen und die Strassenbenutzer auf das Herannahen eines Automobils aufmerksam machen.

Interessant ist, dass im Jahre 1887 in Dresden bereits eine Omnibuslinie mit einem Dampfautomobil für 20 Personen betrieben wurde.

Die gesetzlich zulässige Maximalgeschwindigkeit betrug: Auf gerader freier Strasse am Tage höchstens 12 km/Std., in der Nacht höchstens 7,5 km/Std. und an Wegebiegungen, sowie auf Brücken höchstens 1,2 km/Std. (Langsam nähern

wir uns diesen Vorschriften wieder. Red.) Zeichen durften nur mit einer Glocke oder einer Mundpfeife gegeben werden. Dampfpeifesignale waren verboten. Der Wagen musste von einem Kondukteur begleitet sein. Da entgegenkommende und zu überholende Pferde infolge des neuen Verkehrsmittel scheuten, hatte der Kondukteur die Pflicht, den Gespannführern beim beruhigen ihrer Tiere behilflich zu sein.

Wegen der schweren Betriebsvorschriften, die diesem Fahrzeuge seitens des Ministeriums auferlegt waren, konnte der Betrieb aber nicht florieren.

Es dürfte interessieren, dass, soweit festzustellen ist, der älteste, in der Schweiz gebaute Dampfwagen von einem Knopffabrikanten namens Meier in Horgen am Zürichsee im Jahre 1884 konstruiert und gefahren wurde. Der Kessel musste alle 20 Minuten mit Holz angefeuert werden. Zu einer Fabrikmarke ist es nicht gekommen.

Die eigentliche Entwicklung des Automobilbaues begann erst nach der Erfindung und der weiteren Ausgestaltung des schnellaufenden Viertakt-Verbrennungsmotors durch Gottlieb Daimler und Karl Benz.

Die bedeutsamsten, technischen Erfindungen haben aber gewöhnlich nicht einen, sondern mehrere Väter, und es ist nicht immer leicht, den wirklichen Urheber festzustellen. Es sei hier nur an die bekannte Streitfrage erinnert, ob der Deutsche Philippe Reis oder der Amerikaner Graham Bell der Vater des elektromagnetischen Telefons sei. Eine andere, ähnliche Frage betrifft die elektrische Glühlampe, als deren eigentlicher Urheber Edison gelten darf, ein Ruhm, der ihm allerdings von englischer Seite wiederholt strittig gemacht wurde, denn nachgewiesenermassen hatte der Engländer Grove schon bedeutend früher eine zwar praktisch kaum verwertbare, aber dem Ideengang nach ähnliche Erfindung gemacht. Es werden eben Erfindungen gemacht, ohne vorzusehen, was aus der Sache werden wird.

Viel interessanter als diese beiden Fälle ist für uns die Frage nach dem Vater des Automobils, dieser vielleicht durchschlagendsten und bedeutendsten technischen Neuerung seit Stephenson's Lokomotive. Der eigentliche Vater des Autos ist der Wiener Siegfried Marcus gewesen. Die Franzosen behaupten allerdings, dass ihr Landsmann Lenoir, die Amerikaner, dass ein Sohn der Union, Selden, den Kraftwagen der Menschheit geschenkt hatte, während in Deutschland gern Daimler oder Benz als Vater des Autos genannt werden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der erste mit Benzin betriebene Kraftwagen tatsächlich von Marcus konstruiert wurde, und zwar im Jahre 1864, also um viele Jahre früher, als auch einer der genannten Rivalen - mit Ausnahme des Franzosen Lenoir - an die Konstruktion eines Kraftwagens gegangen ist. Dieser Marcus-Wagen hatte bereits die wesentlichen Bestandteile eines modernen Autos, besass einen Vergaser, hatte elektrische Zündung und als Betriebsstoff wurde Benzin verwendet. Das Fahrzeug selbst war freilich recht primitiv, und es ist wahrlich interessant zu lesen, wie die erste automobilistische Expedition sich auf der Schmelz in Wien abgespielt hat. Dieser Bericht, der vor 10 Jahren (1925, red.) als historisches Dokument in der "Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins" publiziert wurde, lautet etwas gekürzt, folgendermassen: "Im Jahre 1865 lud mich (es ist der Sportler Curiel gemeint) Marcus eines Tages ein, sein erstes Automobil zu probieren. Man darf nicht glauben, dass Marcus seinen Motor nur anzukurbeln brauchte und dass wir von der Mariahilferstrasse, wo er seine Werkstätte hatte, wegfuhr. Um das Vehikel zu probieren, mussten wir uns einen menschenleeren und womöglich finsternen Platz suchen. Wir zogen also wie es Abend wurde, hinaus zum Schmelz Friedhof, voran ein Hausknecht, der das Automobil zog, hintendrein Marcus und ich. Auf der Schmelz angelangt, begannen die Manipulationen der Inbetriebsetzung, die keineswegs einfach waren, aber schliesslich begann der Motor pfuchend seine Arbeit und Marcus lud mich ein, auf dem Wagen Platz zu nehmen. Wir fuhren eine Strecke von gut zweihundert Meter, dann aber versagte die Maschine und unsere Probefahrt war endgültig zu Ende. Anstatt des Motors trat wieder der Hausknecht in Aktion und fuhr den Wagen wieder in die Garage."

Dieser historische Versuch darf als erster Auftakt zu einem der glänzendsten Kapitel der Technik gelten. Erst mehr als ein Jahrzehnt später haben Benz und Daimler mit ihrer Arbeit begonnen und ihre Wagen, allerdings vielfach unabhängig von der Vorarbeit Marcus, fertiggestellt, während der Amerikaner Selden seine Patentansprüche erst vierzehn Jahre später anmeldete. In allen diesen Fällen ist



die Priorität zweifellos zu Marcus Gunsten festgestellt. Was nun den französischen Rivalen anbelangt, so ist es wohl unbestreitbar, dass dieser drei Jahre vor dem ersten Wagen des Marcus in Paris eine Probefahrt mit seinem Wagen machte. Nur war dieses Auto mit Leuchtgas betrieben und wich gänzlich in der Konstruktion von dem durch Marcus erfundenen Typ ab, der später massgebend für die Entwicklung der Autotechnik wurde.

Dem am 25. November 1844 in Karlsruhe als Sohn eines Lokomotivführers geborenen Karl Benz gelang es im Jahre 1878 einen tadelloslaufenden Zweitaktmotor zu konstruieren. 1880 kam der Motor auf den Markt. Benz fand einen Gönner, der dem Unternehmen die finanzielle Unterstützung sicherte. Bald gerieten die beiden Teilhaber in Meinungsverschiedenheiten, Benz trat aus der Firma aus und gründete 1883 mit zwei Freunden eine neue Firma, "Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim". 1884 brachte Benz einen liegenden Viertaktmotor heraus, der im folgenden Jahr in ein Dreirad eingebaut wurde. 1886 nahm Benz ein Patent auf ein Automobil. Zur Kraftübertragung vom Motor auf die Antriebsräder kamen bei Benz Lederriemen zur Verwendung. Daimler benützte Ketten, Die Automobilfabriken jener Zeit mussten vorerst noch bei ihren Glührohrzündungen und der alten elektrischen Zündung mit benützung von Funkeninduktoren bleiben und verbesserungen dieser Zündarten in anderer Richtung suchen. Erfolgreiche Bemühungen waren erst zu verzeichnen, nachdem der Automobilbau in Frankreich seinen Aufschwung nahm. Hier war es die Firma Dion Bouton in Puteaux bei Paris, welche hinsichtlich der Vervollkommnung der elektrischen Zündung vorbildliches geschaffen hat.

Die allerersten Vorarbeiten für den Daimler'schen Automobilmotor fallen in den Anfang der achtziger Jahre. Es handelte sich dabei um eine Vervollkommnung des Ottoschen atmosphärischen Gasmotors, dessen besonderer Vorzug darin bestand, dass bei ihm die Kompression zum ersten Male in Rechnung gezogen wurde. Durch diese gelungenen Versuche wurde der Gasmotor der Vorläufer des Automobilmotors. Daimlers späterer Mitarbeiter, Wilhelm Maybach baute damals nach dessen Angaben einen kleinen Gasmotor, dem konstruktiv neue Gesichtspunkte zugrunde lagen. Die Zündung erfolgte bei diesem Motor nicht, wie seither, durch Öffnen eines Schiebers, der Konstrukteur brachte vielmehr eine Öffnung im Zylinder an, durch die Gas ausströmte, dass sich an einer Flamme entzündete und den Kolben abwärts trieb. Dies bedeutete eine wesentliche Vereinfachung und einen grossen Schritt vorwärts, denn den bis dahin bekannten Explosionsmotoren war durch die gesteuerte Zündung eine Grenze in bezug auf die Umdrehungszahl gesetzt und damit die Kraftleistung an ein hohes Eigengewicht gebunden, das die Verwendungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit beim Betrieb von Strassenfahrzeugen ausschloss. Viele zeitraubende Versuche, die sich hauptsächlich darauf richteten, eine Röhre von aussen zu erhitzen, um die eindringenden Benzindämpfe zur Entzündung zu bringen, wurden schliesslich durch die Erfindung der Glührohrzündung gekrönt, die es ermöglichte, den Motor in ein Fahrzeug einzubauen.

Der erste Daimler Motor hatte einen liegenden Zylinder mit Luftkühlung, ein schmiedeisernes Schwungrad und machte etwa 900 Umdrehungen in der Minute. Es war der erste Schnellläufer der Welt und wurde vom Glockengiesser Heinrich Kurtz in Stuttgart als Modellmotor auf Holz fuss ausgeführt und am 16. August 1883 geliefert.

Ein zweiter grösserer auf Ständer gebauter Motor folgte im November 1883 und ein Motor mit rundem Gehäuse im Jahre 1884, der später in ein Zweirad eingebaut wurde.

Nachdem Daimler einige Zeit den Schwerpunkt seiner Arbeit dem Einbau seines Motors in Wasserfahrzeuge gewidmet hatte, wandte er sich wieder dem Strassenfahrzeug zu, in der richtigen Erkenntnis, dass hier die grösste Entwicklungsmöglichkeit liege, und es entstand im Jahre 1886 der erste Daimler-Motorwagen, ein Break für Bespannung mit Pferden, in das der Motor eingebaut wurde und als Vorläufer des jetzigen Automobils anzusehen ist. Daimler war dabei von der Idee ausgegangen, dass sich jeder Pferdewagen durch den Einbau des motorischen Mechanismus in ein Automobil umwandeln lasse. Es ist dann aber anders gekommen, was die heutigen Karosseriefabriken beweisen.

die Priorität zweifellos zu Marcus Gunsten festgestellt. Was nun den französischen Rivalen anbelangt, so ist es wohl unbestreitbar, dass dieser drei Jahre vor dem ersten Wagen des Marcus in Paris eine Probefahrt mit seinem Wagen machte. Nur war dieses Auto mit Leuchtgas betrieben und wich gänzlich in der Konstruktion von dem durch Marcus erfundenen Typ ab, der später massgebend für die Entwicklung der Autotechnik wurde.

Dem am 25. November 1844 in Karlsruhe als Sohn eines Lokomotivführers geborenen Karl Benz gelang es im Jahre 1878 einen tadelloslaufenden Zweitaktmotor zu konstruieren. 1880 kam der Motor auf den Markt. Benz fand einen Gönner, der dem Unternehmen die finanzielle Unterstützung sicherte. Bald gerieten die beiden Teilhaber in Meinungsverschiedenheiten, Benz trat aus der Firma aus und gründete 1883 mit zwei Freunden eine neue Firma, "Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim". 1884 brachte Benz einen liegenden Viertaktmotor heraus, der im folgenden Jahr in ein Dreirad eingebaut wurde. 1886 nahm Benz ein Patent auf ein Automobil. Zur Kraftübertragung vom Motor auf die Antriebsräder kamen bei Benz Lederriemen zur Verwendung. Daimler benützte Ketten, Die Automobilfabriken jener Zeit mussten vorerst noch bei ihren Glührohrzündungen und der alten elektrischen Zündung mit benützung von Funkeninduktoren bleiben und verbesserungen dieser Zündarten in anderer Richtung suchen. Erfolgreiche Bemühungen waren erst zu verzeichnen, nachdem der Automobilbau in Frankreich seinen Aufschwung nahm. Hier war es die Firma Dion Bouton in Puteaux bei Paris, welche hinsichtlich der Vervollkommnung der elektrischen Zündung vorbildliches geschaffen hat.

Die allerersten Vorarbeiten für den Daimler'schen Automotormotor fallen in den Anfang der achtziger Jahre. Es handelte sich dabei um eine Vervollkommnung des Ottoschen atmosphärischen Gasmotors, dessen besonderer Vorzug darin bestand, dass bei ihm die Kompression zum ersten Male in Rechnung gezogen wurde. Durch diese gelungenen Versuche wurde der Gasmotor der Vorläufer des Automotormotors. Daimlers späterer Mitarbeiter, Wilhelm Maybach baute damals nach dessen Angaben einen kleinen Gasmotor, dem konstruktiv neue Gesichtspunkte zugrunde lagen. Die Zündung erfolgte bei diesem Motor nicht, wie seither, durch Öffnen eines Schiebers, der Konstrukteur brachte vielmehr eine Öffnung im Zylinder an, durch die Gas ausströmte, dass sich an einer Flamme entzündete und den Kolben abwärts trieb. Dies bedeutete eine wesentliche Vereinfachung und einen grossen Schritt vorwärts, denn den bis dahin bekannten Explosionsmotoren war durch die gesteuerte Zündung eine Grenze in bezug auf die Umdrehungszahl gesetzt und damit die Kraftleistung an ein hohes Eigengewicht gebunden, das die Verwendungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit beim Betrieb von Strassenfahrzeugen ausschloss. Viele zeitraubende Versuche, die sich hauptsächlich darauf richteten, eine Röhre von aussen zu erhitzen, um die eindringenden Benzindämpfe zur Entzündung zu bringen, wurden schliesslich durch die Erfindung der Glührohrzündung gekrönt, die es ermöglichte, den Motor in ein Fahrzeug einzubauen.

Der erste Daimler Motor hatte einen liegenden Zylinder mit Luftkühlung, ein schmiedeeisernes Schwungrad und machte etwa 900 Umdrehungen in der Minute. Es war der erste Schnellläufer der Welt und wurde vom Glockengiesser Heinrich Kurtz in Stuttgart als Modellmotor auf Holz fuss ausgeführt und am 16. August 1883 geliefert.

Ein zweiter grösserer auf Ständer gebauter Motor folgte im November 1883 und ein Motor mit rundem Gehäuse im Jahre 1884, der später in ein Zweirad eingebaut wurde.

Nachdem Daimler einige Zeit den Schwerpunkt seiner Arbeit dem Einbau seines Motors in Wasserfahrzeuge gewidmet hatte, wandte er sich wieder dem Strassenfahrzeug zu, in der richtigen Erkenntnis, dass hier die grösste Entwicklungsmöglichkeit liege, und es entstand im Jahre 1886 der erste Daimler-Motorwagen, ein Break für Bespannung mit Pferden, in das der Motor eingebaut wurde und als Vorläufer des jetzigen Automobils anzusehen ist. Daimler war dabei von der Idee ausgegangen, dass sich jeder Pferdewagen durch den Einbau des motorischen Mechanismus in ein Automobil umwandeln lasse. Es ist dann aber anders gekommen, was die heutigen Karosseriefabriken beweisen.

Dieser erste vierrädige Wagen hatte einen einzylindrigen Motor von anderthalb Pferdestärken, der durch eine Reibungskupplung mit dem Zahnradgetriebe für zwei Geschwindigkeiten in Verbindung stand, dessen angetriebene Zahnräder auf ihrer Achse verschiebbar waren. Ein Differentialgetriebe war nicht vorhanden, man half sich durch Lederscheiben, die zwischen kleine Ritzel geklemmt waren. Er machte bis zu 18 km in der Stunde, hatte jedoch nur eiserne Reifen. Der Zahnkranz befand sich auf dem Hinterrade, der Motor wurde durch Luft gekühlt und später durch einen Motor mit Wasserkühlung ersetzt. Diese erfolgte schon durch einen Lamellenkühler, in derselben Art, wie er noch heute verwendet wird.

In Frankreich waren es Peugeot, sowie Panhard & Levassor, welche unter Benützung der Daimlerschen und Benzschen Erfindungen bald leistungsfähige Wagen herstellten. Diese Wagen brauchten im Jahre 1895 bei dem Rennen Paris-Bordeaux für die 1175 km lange Rennstrecke 48 3/4 Stunden, was eine mittlere Geschwindigkeit von 24 km/Std. ergibt. Das war eine unerhörte Leistung, wenn man bedenkt, dass die Wagen Vollgummibereifung hatten.

Im Jahre 1901 wurde bei dem gleichen Rennen bereits eine mittlere Geschwindigkeit von 90 km/Std. erreicht. (Fournier auf Morswagen.)

Im Jahre 1914 gewann Lautenschlager auf Mercedeswagen in Lyon letztmalig den "Grand Prix" des französischen Automobilklubs, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 105,5 km/Std. Er fuhr die 733 km lange Strecke in 7 Stunden 8 Minuten.

Der mit einem Rennboot verunglückte Rennfahrer Major Segrave erreichte bei einem Rekordversuch am Strande der atlantischen Küste bei Daytona Beach in Florida, U.S.A., mit einem speziell für diesen Zweck gebauten Rennwagen, dessen beide Motoren 1000 PS leisten, eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von über 300 km/Std. Später ist auch dieser Rekord überboten worden. Campbell brauchte mit seinem speziell gebauten Rennwagen am 22. Februar 1933 auf der Rennbahn in Dayton-Florida für den fliegenden Kilometer 8,216 Sekunden, was einer Geschwindigkeit von 438,40 km/Std. entspricht. Diesen Rekord überbot Eyston am 19. Nov. 1937 mit 502,1 km/Std. oder 139,47 m/sekd. Einen praktischen Wert haben derartige Leistungen zwar nicht, denn sie können nur auf gerader, guter Fahrbahn erreicht werden. Während die ersten Rennen tatsächlich einen praktischen Wert hatten, weil sie zufolge höchsterbeanspruchung der Wagen zur Behebung ihrer Schwächen beitrugen, so trifft das bei den heutigen Rennen und Wagen nicht mehr zu. Aus diesem Grunde haben die heutigen Rennen mehr den Charakter einer sportlichen Veranstaltung. Es können Wagen aus den verschiedensten Gründen aus einem Rennen ausscheiden, ohne dass daraus ein schluss auf die Qualität gezogen werden könnte. Bei der sich stets steigenden Geschwindigkeit kommt es immer mehr auf die Routine des Führers an, an diesen werden die höchsten Anforderungen gestellt.

Nachdem die Erfindung des Motorfahrzeugs die Höhe praktischer Verwendungsmöglichkeit erreicht hatte, trat das Automobil seinen Siegeslauf durch die Welt an. Die Entwicklung setzte mit einer Schnelligkeit ein, die ihresgleichen nicht findet. Einst war es der Luxuswagen, heute ist es das Nutzfahrzeug, das auf allen Gebieten der Menschheit dient, und für Millionen Menschen Lebensunterhalt ist.

Das Automobil musste sich seine Existenzberechtigung erkämpfen, heute wäre es unklug, der weiteren Entwicklung entgegenzutreten zu wollen. Das Automobil hat der Menschheit einen grossen Nutzen gebracht, darüber liessen sich Bücher schreiben, es hat aber leider auch viel unangenehmes gebracht. Staub- und Kotplage, Lärm usw. sind mit wenig Ausnahmen behoben, ein Uebel ist leider geblieben, der Motorfahrzeugverkehr fordert seine Opfer. Unser höchstes Gut "Gesundheit und Leben" wird vernichtet und zwar leider stets und zunehmend.

Die vielen Verkehrsunfälle sind aber nicht immer auf ein Verschulden des Motorfahrzeuglenkers zurückzuführen, dazu tragen auch andere Strassenbenützer bei. Für eine einwandfreie Abwicklung des Strassenverkehrs und Verhütung der Unfälle müssen alle Strassenbenützer mithelfen. Die überaus gute Fussgänger-Disziplin, die in Paris, London, Berlin, Brüssel, Rom und vor allem in den amerikanischen Grossstädten auffällt, ist nicht allein in der Verkehrsregelung zu suchen, sondern wird hauptsächlich durch die grosse Verkehrsfrequenz bedingt. Je mehr Fahrzeuge in einer Stadt verkehren desto grösser wird automatisch die Fussgänger-Disziplin. Der auf den grossen Boulevards von Paris sich nur selten unter-

brechende Verkehrsstrom bewirkt, dass der Fussgänger gar nicht in die Lage kommt, die Fahrbahn nach Belieben zu überschreiten. In Amerika z.B. ist der Fussgänger gezwungen, die Fahrbahn rechtwinklig an den bezeichneten Stellen zu überqueren. Gleichzeitig aber ist der Automobilfahrer in den genannten Städten ebenfalls verpflichtet, vor den Fussgänger-Uebergängen anzuhalten, wenn der Verkehr dem Fussgänger freigegeben wird oder der Verkehrsstrom seine Richtung ändert. Der Verkehr kann sich nur dann ruhig und ohne Störungen abwickeln, wenn alle Strassenbenützer zusammen und nicht gegeneinander arbeiten. Ein jeder wird an sein Ziel kommen, der Fussgänger etwas langsamer, der Automobilfahrer etwas rascher, insofern er nicht wegen Uebertretung irgend einer Verkehrsregel irgendwo durch einen Polizeibeamten oder eine durch ihn selbst hervorgerufene Verkehrsstörung aufgehalten wird. Jeder Automobilführer soll stets bedenken, was er als Fussgänger zu seiner Fahrweise sagen würde und dass auch er früher zu Fuss gegangen ist, und mancher Fussgänger würde vielleicht etwas mehr aufpassen, wenn er, wenn auch nur gelegentlich, Fahrzeuglenker wäre. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die einwandfreie Bedienung des Fahrzeuges, speziell betr. Anfahren und Bremsen nach erfolgtem Verkehrszeichen. In den genannten Grossstädten ist es sehr interessant zu beobachten, wie bei wechsel der Verkehrsrichtung die Fussgänger die Fahrbahn frei geben und dann gleichzeitig der ganze Verkehrsstrom sich in Bewegung setzt, wie wenn er überhaupt immer in der neuen Richtung dagewesen wäre. Kann aber ein Fahrer, wenn es der Verkehr erfordert, nicht einmal richtig anfahren oder wenn nötig, nicht richtig bremsen, so braucht er sich gar nicht zu wundern, wenn er mit den andern Strassenbenützern oder den Polizeiorganen in Konflikt kommt, denn durch seine mangelhaft Fahrtechnik wird das ganze Verkehrssystem gestört und in Unordnung gebracht. Ein guter Automobilist fährt nicht einfach ohne Rücksichtnahme auf seine Mitmenschen durch die Strassen, sondern rechnet damit, dass ihm auch ein Unachtsamer, Unvorsichtiger begegnen kann, und auch in diesen Fällen für ihn die Pflicht besteht, das Möglichste zu tun, um einen Unfall zu verhüten.

---

## R A T U R - L I T E R A T U R - L I T E R A T U R - L I T E R A T U R

---

15/6 Reparaturhandbuch auf deutsch befindet sich in vorbereitung. Alle interessierten sind gebeten sich zu melden. Bei ungenügendem interesse wird das projekt im sand verlaufen. Info: Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, T. 01-761 15 95.

Dies alles fuhr auf unseren Strassen Autos der vor- und nachkriegszeit in den fünfziger jahren fotografiert. Ein bildband der einem wehmütig daran erinnern lässt, was ohne die strassenverkehrsämter einmal alles möglich war. Autor: Paul Simsa (neuaufl.), 152 s., 320 abb., Motorbuch Verlag Stuttgart, DM 36.-.

af

---

## B I B L I O T H E K

---

Wie von unserem bibliothekar zu vernehmen ist, wir die bibliothek reichlich wenig in anspruch genommen. Es wäre doch schön wenn wenigstens die dafür gewesenen GV teilnehmer ab und zu ein buch ausleihen würden, so das unser bibliothekar nicht so ganz untätig sein muss. Wäre doch wirklich jammerschade wenn sich das ganze als fehlinvestition erweisen würde.

af

---

Ein mann fuhr an einer tiefgarage vor.

"Kann ich meinen Traction über nacht hier einstellen?" fragte er den garagenwächter.

"Natürlich können sie das", sagte dieser. Nachdem er das vehikel gemustert hat meinte er: " Die einstellgebühr müssen sie mir aber schon im voraus bezahlen, sonst sehe ich sie wohl niemehr."

ELECTRONA

# KONTAKT!



Citroën 7 C

Elegant war er, der Citroën des Jahres 1935. Ob er auch immer problemlos ansprang? Welch rasante Entwicklung hat doch das Automobil in 50 Jahren genommen – und mit ihm die Batterie! Electrona hat diesen Prozess immer mitgestaltet und angeführt: Kaum ein Automobilist, der noch nie mit Electrona gestartet wäre! Elektrofahrzeuge aller Art sind in der Schweiz vorwiegend mit Electrona Traktionsbatterien ausgerüstet, SBB,

**50**  
**J A H R E**  
**SICHERHEIT**

PTT, Armee, Spitäler, EDV-Anlagen und Industrie verlassen sich auf Notstrom aus Anlagen von Electrona, die auch gleich die dazu passende, massgeschneiderte Elektronik mitliefern. Und was viele nicht wissen: Electrona ist auch ein wichtiger Hersteller von hochpräzisen technischen Kunststoffteilen.

Electrona SA, Accumulatorenfabrik, 2017 Boudry NE.  
Tel. 038/44 21 21, Telex 952 896 ACCU.

Die Traction in der Werbung. Aus: Lieferantenrevue, april 1985.  
Eingesandt von: Ruedi Fallegger, Kriens.

## Wie ich zu meiner Traction kam

Mit dem - wie sich später erwiesen hat, äusserst hartnäckigen - Traction-Virus wurde ich schon als Kind infiziert.

Wie es angefangen hat? Mein Vater hatte eben so ein schwarzes Auto mit gelben Rädern und geschwungenen Kotflügel. Es war, wie ich an Hand des später aufgefundenen Kaufvertrages feststellte, ein Citroën 11 BL, Bj. 1951. Schon als Bub faszinierte mich dieses Fahrzeug, und ich erinnere mich, wie der Vater jeweils mit strenger Hand eingreifen musste, wenn der kleine Sohn mit dem Nastuch oder sonst mit etwas, was er für ein geeignetes Reinigungsmittel hielt, die schönen rundlichen Kotflügel putzen wollte. Als mein Vater die "Tschäderbänne" - so nannte meine Mutter die Traction, als letztere bereits in vorgerücktem Alter war, nicht ganz zu Unrecht aber völlig respektlos - im Jahre 1958 zu gunsten einer jenen flachen "Frösche" (genauer gegen einen ID Jg. 1958) verkaufte, war ich dem Heulen nahe. Die Traction gehörte von da an einem Bekannten, und jedesmal, wenn ich den Wagen erblickte, gefiel mir der "Neue" noch viel weniger. Das Traction-Virus blieb dann während fast 20 Jahren mehr oder weniger symptomlos, bis im Jahre 1977 die Firma Heller den 15/6 als Bausatz im Masstab 1:8 herausbrachte. Ich kaufte mir ein set und klebte es mit so viel Mühe und Fluchen zusammen (die Teile wollten manchmal nicht so recht passen). Das Ergebniss war trotz allem recht erfreulich und hat heute einen Ehrenplatz in der Modellvitrine. Aber vor allem machte sich nun das besagte Virus wieder bemerkbar und die Krankheit geriet in ein unheilbares Stadium. Ich wusste, dass ich keine Ruhe haben würde, bis ich im Besitze eines Exemplares im Masstab 1:1 sein würde. Praktisch mit dem ersten selbstverdienten Geld nach glücklich abgeschlossenen Fürsprecher-Studium kaufte ich bei Monsieur Yves Acquadro, Ver-soix/GE, auf ein Inserat in der Automobilrevue hin einen Citroën 11 BL, Bj. 1950. Mit diesem Kauf hatte ich ein Mordsglück. Bar jeglicher Kenntnisse und nur mit dem wohlmeinenden Rat von Eltern, Freunden und Bekannten versehen, die Finger von der Sache zu lassen, da ich mir ja doch eine "Schwarte" einhandeln werde, machte ich mich auf die Socken. Was der Monsieur Aquadro da aus der Garage holte, war ein graues Etwas mit rostigen Rädern, teilweise defektem Lack (das Grau rührte vom ca 10-jährigen Staub her) und einer nicht mehr funktionierenden Kupplung. Ausserdem ging auf der Probefahrt (mit etwas Gewalt gingen die Gänge noch gerade knapp hinein) das Benzin aus, so dass Monsieur Aquadro zu Fuss Nachschub holen musste. Mich liess er mit dem Wagen zurück. In dieser Viertelstunde passierte es: Wir freundeten uns an. "Gaston", wie ich ihn später - im vollen Bewusstsein, dass er für Franzosen eigentlich eine Sie ist - taufte, blinzelte mir freundlich aus seinen gelben Scheinwerfern zu und ermunterte mich, ihn aus dem Garagendasein zu erlösen. Nach der Rückkehr von Monsieur Aquadro wurden wir rasch handelseinig, und "Gaston" wechselte für Fr. 7'500.-- (inkl. neue Kupplung, vier neue Reifen und zugelassen) den Besitzer. Im übrigen liess ich in Frankreich, wo der Wagen gestanden hatte und wo er fahrtüchtig gemacht wurde, einen "Sprutz" machen - für Fr. 500.--. Lacht bitte nicht, dieser "Anstrich" hat immerhin bis anfangs dieses Jahres gehalten und war rückblickend gesehen als Konservierungsmassnahme vielleicht nicht einmal so schlecht. In der Folge geriet "Gaston" in die kundigen Hände von Heiz Beier, der mir nach und nach sämtliche verschlissenen, mechanischen Teile (zuletzt auch noch den Motorblock) ersetzte. Er bestätigte mir, dass ich Schwein gehabt hätte und dass Carrosserie und Aufhängung gesund seien. Auch das Uebrige sei in relativ gutem Zustand. Im Fahrbetrieb zeigte sich allerdings, dass einzelne Bestandteile der Belastung nicht mehr gewachsen waren. Es dauerte einige Jahre (eigentlich bis zum Ersatz des gesamten Motorblocks, was das lästige - trotz neuem Kühler nicht zu beseitigende - Ueberhitzungsproblem endlich löste), bis meine Traction wirklich langstreckentauglich geworden war. Heute steht der Abschluss der letzten Restaurierungsetappe bevor. "Gaston" bekommt eine fachmännische Neulackierung und ein neues Intérieur.

A propos Restaurierung: Da ich leider weder mit besonders geschickten Händen noch mit der geeigneten Infrastruktur ausgerüstet bin, hat sich meine Eigen-

leistung auf das Montieren und Demontieren von Chromteilen, das auswechseln diverser Dichtungen (wobei mir diejenige an der Frontscheibe am meisten Kopferbrechen verursachte) und auf weitere kleinere "Eingriffe" beschränkt. Die Restaurierungskosten waren dementsprechend hoch und sind bis heute (inkl. Neulackierung und neues Interieure) auf ca. Fr. 25'000.-- aufgelaufen. Dieser Betrag erschreckt mich einigermaßen, wenn ich bedenke, dass der Originalzustand nicht einmal so schlecht war. Wahrscheinlich wären die Erneuerungskosten erheblich geringer ausgefallen, wenn ich gleich zu Anfang eine Vollrestaurierung in Auftrag gegeben hätte. Aber dafür hatte ich damals - im Sommer 1979 - einerseits das Geld nicht, und andererseits mochte ich nicht noch rund ein Jahr warten, bis ich meine ersehnte Traction in Betrieb nehmen konnte.

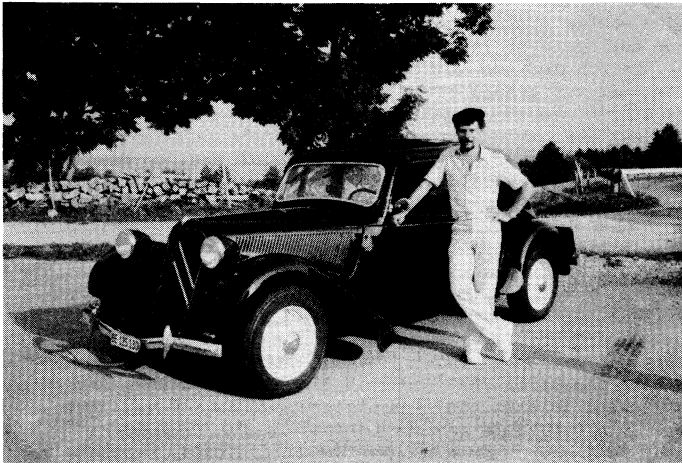
Ein ander Mal möchte ich gerne einige von meinen Erfahrungen und Reiseerlebnisse zum besten geben. Ich war zweimal in Frankreich und habe bei dieser Gelegenheit ..., aber davon wie gesagt ein ander Mal.

Vorläufiges Fazit: Es hat sich trotz allem gelohnt. Ich habe ein Hobby, dass mir zwar gelegentlich Aerger bringt (wenn "Gaston" trotz  
- Zeitnot und gutem Zureden nicht anspringen will, ganz nach dem Motto: "if anything can go wrong, it will, and in the worst moment"), aber viel Freude macht.

Bern, im März 1985



Daniel Löhner



---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Ich stelle mir vor, dass sich unter diesem titel neue und alte mitglieder in wort und bild selber vorstellen. Z.b. wie man ausgerechnet zu einer Traction kam, was man mit ihr und dank ihr alles erlebt hat, was man selber so macht, etc, und noch ein oder mehrere bilder von sich, mit oder ohne Traction, frau, freundin, hund, katze usw beifügt. Der anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Es werden auch handschriftliche geschichten angenommen.

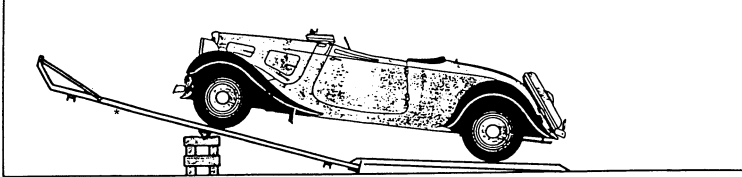
af

## MACH' MEHR AUS DEINER GARAGE!

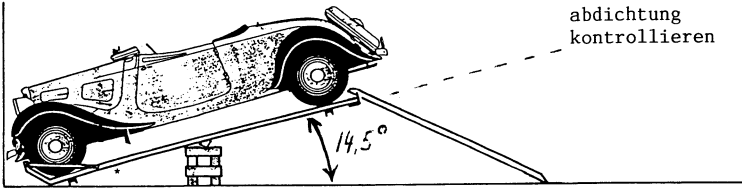
Zum beitrage von Daniel Eberli in zeitung 1/85 s. 25, sandte Kurt Gasser nachstehenden hinweis.

Dasselbe kann übrigens auch beim getriebe an der hauptwelle geschehen. Diese ist an der vorderen wie an der hinteren lagerung mit einer oelrücklaufvorrichtung abgedichtet. Wenn das oel hinten austritt, besteht die gefahr einer kupplungsveroelung.

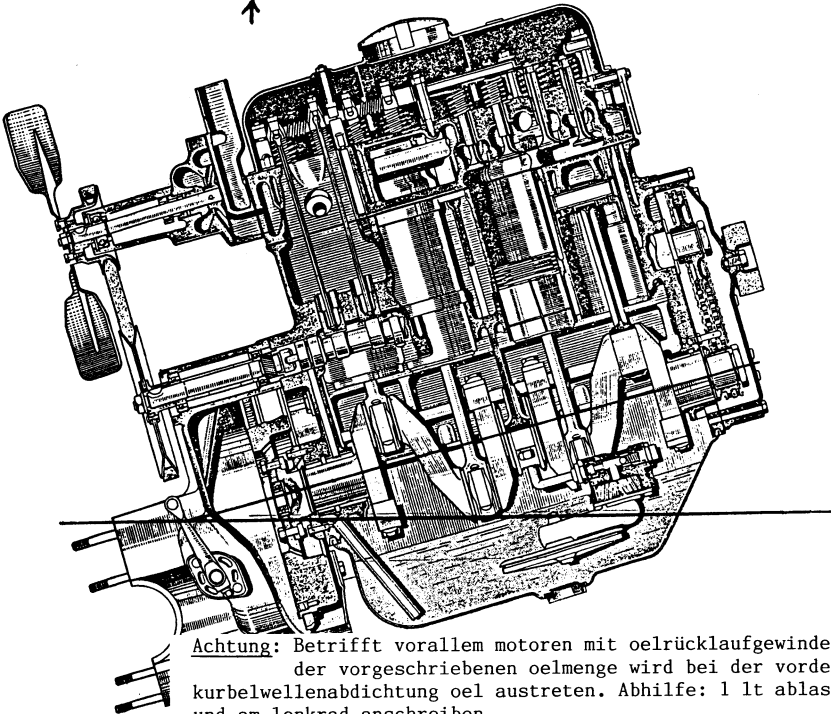
af



↑ Wagenheber zur kontrolle der kippbewegung ansetzen.



Kurbelwellen-  
abdichtung  
kontrollieren



Achtung: Betrifft vorallem motoren mit oelrücklaufgewinde. Bei der vorgeschriebenen oelmengem wird bei der vorderen kurbelwellenabdichtung oel austreten. Abhilfe: 1 lt ablassen und am lenkrad anschreiben.



## BLEIFREIES BENZIN UND UNSERE TRACTION

Zum interessanten Artikel von AR habe ich auch noch einiges zusammengetragen:

Bleizusätze im Benzin wirken nicht nur als Klopfbremse, sondern auch verschleissmindernd an den Ventilsitzen. Zudem kann durch das Blei zusätzlich Wärme abgeführt werden. Beim bleihaltigen Benzin schlagen die schliessenden Ventile auf eine relativ weiche, dämpfende Schicht. Beim unverbleiten Benzin werden kleine Schutzschichten aufgebaut. Das Ventilspiel wird schneller kleiner und verbrannte Ventile können die Folge sein bei vernachlässigter Spielkontrolle.

In den 30er und bis gegen Ende der 40er Jahre war das Auto-Benzin in der Schweiz bleifrei. Zylinderkopf-Revisionen (Entrussen, Ventile, Sitze, Führungen) waren nach 20'000 bis 50'000 km die Regel und galten als normale Reparatur. Als Ventilschutz wurde früher oft feststoffhaltiges "Obenschmieröl" bei betriebswarmem Motor in den Vergaser eingespritzt. Heute noch werden derartige Benzinzusätze verkauft. Sie nützen mit Sicherheit dem Verkäufer - ? Ab 1947 (gemäss SHELL) wurden ca. 0,6 g Blei pro Liter Benzin zugesetzt. Das Blei verhindert das Klopfen bei höheren Verdichtungen.

Zusammen mit der Verwendung besserer Werkstoffe (der D-Motor erhielt ab 1955 Chrom-Nickel-Stahl-Ventile) wurden als Nebeneffekt die Schäden an Ventilen und Sitzen reduziert.

Der Bleigehalt wurde dann im Laufe der Zeit sukzessive reduziert auf 0,15 g/l, beim Normalbenzin ab 1.1.78 und beim Superbenzin ab 1.1.82. Normalbenzin genügt für die "kleine" Verdichtung von max. 6,8 bei der Traction.

Bei modernen, für unverbleites Benzin konzipierten Motoren (mit Leichtmetall-Zylinderköpfen) werden besonders harte Ventilsitzringe aus Chrom-Nickel-Stahl oder gesinterten Kobalt-Chrom-Wolfram-Verbindungen (Stellit) eingesetzt. Schon zur Traction-Zeit wurden bei teureren Modellen Hochleistungs-Ventilsitzringe verwendet. Der Traction-Motor hat Grauguss-Ventilsitzringe.

Blei ist eines der schlimmsten Gifte. Bei einem Bleigehalt von 0,15 g/l und einem Benzinverbrauch von 11 l/100 km und einer Fahrleistung von 12'000 km/Jahr verpuffen unsere 3 Millionen Autos in der Schweiz jährlich 600 Tonnen Blei. Davon entweichen 75 % aus dem Auspuff und 25 % bleiben im Motor und im Altöl.

Wer das Blei im Kopfsalat und in der Muttermilch nicht haben will, soll ruhig bleifrei fahren. Bleifrei ist für Traction bis Jahrgang 46 quasi "Original". Die Zündung muss auf 8° v. O.T. eingestellt werden und eine häufigere Ventilspiel-Kontrolle ist empfehlenswert (bei Bleibenzin 12° v. O.T.).

Uebrigens: Das heutige sogenannte bleifreie Benzin ist nur bleiarm. Es hat immer noch einen Bleigehalt von 0,013 g/l (12x weniger). Dieser kleine Bleirest ist weiterhin als Klopfbremse wirksam.

KuGa

Anm. d. red. Auf die obenerwähnten Risiken wurden wir freundlicherweise auch von der Automobil-Revue Redaktion hingewiesen.

# Verbesserungen am Motor des Citroën 11 CV

(Von unserem Korrespondenten)

Wie die französische Presse mitteilt, führt Citroën als Zwischenlösung vor dem Erscheinen des noch dieses Jahr erwarteten Modells einige Verbesserungen am Vierzylindermotor der im übrigen unveränderten Modelle 11 légère und 11 large ein. Dadurch soll die Höchstgeschwindigkeit auf ca. 135—140 km/h gesteigert werden, die Dauerhaftigkeit des Motors zum mindesten gleich bleiben und der Motorlauf leiser werden. Die entsprechenden Aenderungen sind folgende:

**Leistungssteigerung:** Erhöhung der Verdichtung von 6,5 : 1 auf 6,8 : 1; verbesserte Kühlung der Ventile und der Ventilsitze, geänderte Nockenform.

**Lebensdauer:** Bessere Abdichtung des vorderen Kurbelwellenhauptlagers sowie des Ventildeckels; rotierende Ventile, nunmehr aus hochlegiertem Chromnickelstahl, neue Oelpumpe und neuer Verschluss des Öleinfüllstutzens.

**Leiser Motorgang:** Torsionsstabverbindung zur Wasserpumpe und zum Dynamo; neuer Luftfilter; leichtere Kipphebel, Stoßstangen von grösserem Durchmesser, Kolben ohne Schlitz im Schaft mit Ausdehnungsring aus Stahl und konischen Kolbenringen; Dünnwandlager für Kolbenbolzen- und Hauptlager; Dünnwandlagerschalen für die Pleuellager usw.

Diese Aenderungen sollen nach der Mitteilung des Herstellers an die Konzessionäre keine Erhöhung des Treibstoffverbrauches verursacht haben. bg.

Aus: AUTOMOBIL REVUE, 11. mai 1955.

Eingesandt von: Kurt Gasser, Schaffhausen.





P. G. Dickson

# MACH' MEHR AUS DEINER GARAGE !

## 3. DIE ARBEITSGRUBE

Ein Teil der Servicearbeiten wie der Reparaturen an unseren Wagen müssen von unten ausgeführt werden (Ölwechsel, Schmieren etc.).

Meistens macht man das auf einer Rollpritsche auf dem Rücken liegend, wobei man blindlings nach Werkzeug und zu bearbeitendem Teil tastet, da die Augen schon bald durch Strassenschmutz, Schmierfett, Unterlagsscheiben etc. unbrauchbar geworden sind ...

Wie viel schöner haben es da die Profi-Garagisten, die den Wagen mit dem Lift anheben können, so dass man frei darunter stehen und quasi mit weissen Handschuhen arbeiten kann. Jedoch - wessen Garage ist schon hoch genug für einen Lift?

Wer eine eigene Garage hat, eine solche plant (vielleicht im Zusammenhang mit einem kleinen, daran angebauten Einfamilienhäuschen...) oder einen umgänglichen Vermieter hat, sollte sich einmal Gedanken machen über eine Arbeitsgrube.

Die Grube ermöglicht das aufrecht-Stehen unter dem Auto. Nützlich ist dabei, dass man gleichzeitig von oben und unten arbeiten kann, ohne dass der Wagen in der Höhe verändert wird, ein Umstand, den man loben wird, wenn man Motor und Getriebe ein- oder ausbauen muss. Es gibt besondere Grubenheber, Wagenheber, mit denen das Auto auch über der Grube aufgebockt werden kann. Je nach System, Grösse und Preisklasse funktionieren sie mit Pressluft oder hydraulisch.

Natürlich kann man nun nicht einfach mit Schaufel und Pickel bewaffnet auf den Garagenboden losgehen.- Ganz besonders nicht, wenn die Garage unterkellert ist! Vielleicht braucht man eine Baubewilligung, die Frage des Abwassers muss gelöst sein ebenso wie die Frage von Grundwasser oder der Fundamentierung des Hauses. Dazu ist es unumgänglich, einen Fachmann zuzuziehen. (Bauingenieur, Architekt, Baumeister).

Die Pläne, sind die obigen Fragen geklärt, können wir auch selbst zeichnen. Wir müssen uns gut überlegen, wo der geeignetste Platz zum Arbeiten ist. Wir wollen ja nicht, dass wir vom Werkttisch direkt in die Grube fallen! Rund ums Auto sollte genügend Platz sein. Da wir ja in der Grube arbeiten müssen, wenn das Auto darüber steht, brauchen wir einen, evtl. zwei seitliche Einstiege. Diese(r) wird (werden) mit Vorteil so angebracht, dass man für Arbeiten auf Achs-Höhe halb hinuntersteigen und dann bequem auf Brusthöhe arbeiten kann.

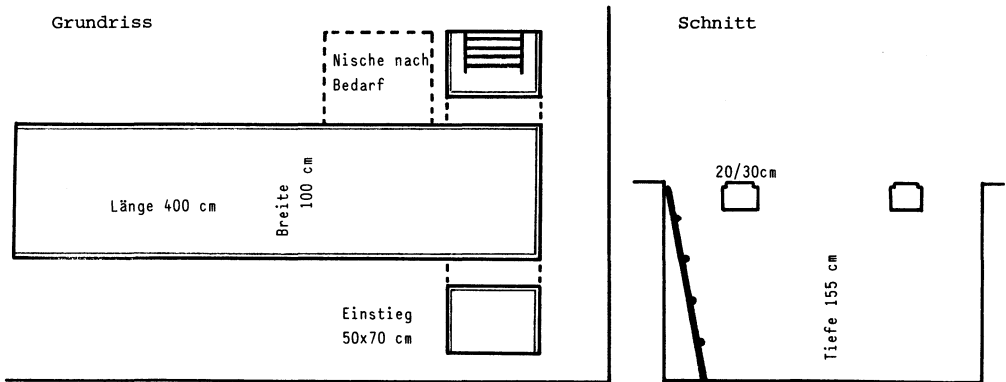
Am oberen Rand bringen wir Winkleisen an, die die Bretter aufnehmen, mit denen wir bei Nichtgebrauch das Loch zudecken. Gleichzeitig dienen diese Eisen als Lauffläche für einen eventuellen Grubenheber.

Besonders praktisch ist es, wenn man noch eine Nische schafft, die Platz bietet für ein Altölfass und diverses Werkzeug, das besonders unter dem Auto gebraucht wird.

Die Länge der Grube hängt ab vom Arbeitswillen und von der Länge des vor-handenen Autos. Im Grunde genommen genügt es, die Grube halb so lang wie das Auto zu machen, denn man kann ja auch rückwärts darüber fahren. Lediglich für Arbeiten am Auspuff braucht man in der Regel die ganze Länge.

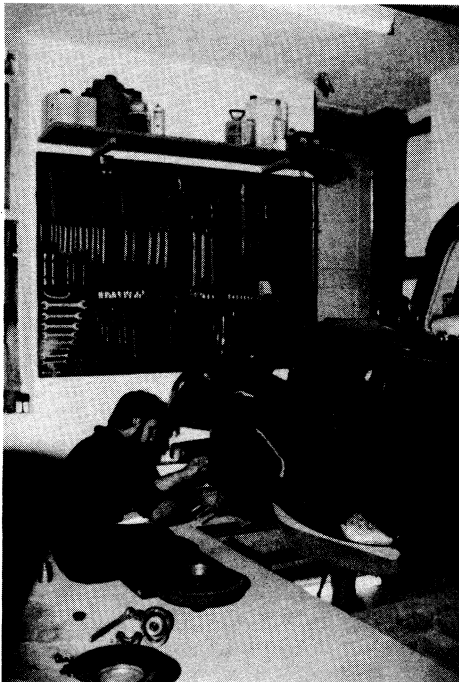
Die Tiefe ergibt sich aus der eigenen Körpergrösse und der Bodenfreiheit des Autos. Man sollte ganz knapp unter dem Fahrzeug gehen können, ohne sich zu ducken. Macht man die Grube tiefer, ist es wieder mühsamer zum Arbeiten, weil man sich dann immerzu strecken muss.

Die Breite ist ideal mit ca. 100 - 110cm. Das genügt zum Arbeiten vollauf, und dann besteht auch beim Fiat 500 der Frau (des Nachbarn) nicht die Gefahr,



dass er in die Grube fällt.

Je nach Beschaffenheit des Untergrundes werden die Wände mit Kalksandstein gemauert oder betoniert. Der Grubenboden und der Sturz beim Einstiegsloch wird betoniert, letzterer mit Eisen armiert. Es ist sehr nützlich, wenn wir Anschlüsse für elektrisches Licht sowie evtl. für Pressluft vorsehen.



Als Einstieg genügt auch bei zwei Löchern eine einzige Leiter, die wir so befestigen, dass sie nach Bedarf auf der anderen Seite verwendet werden kann.

Für die Umrandung verwenden wir 5/5cm Winkelisen, das wir in den Ecken verschweißen und mit einem Rostschutzanstrich versehen. Dementsprechend müssen auch die Bretter 5cm stark sein. Je ca. 25cm breit genügen sie den Belastungen vollauf. Wir sollten jedoch darauf achten, dass wir beim Zudecken der Grube jeweils ca. 2cm Abstand zwischen den Brettern lassen, damit die Luft zirkulieren kann, weil sonst die Bretter durch die Feuchtigkeit zu faulen beginnen.

Ganz ideal wird die Garage, wenn wir über der Arbeitsgrube im vorderen Bereich einen Doppel-T-Träger an der Decke befestigen können, an dem wir eine Laufkatze mit Kettenzug aufhängen können. Dieser T-Träger sollte quer zur Grube verlaufen, so können wir Wagen und Kettenzug exact dahin manövrieren, wie wir es brauchen. - T-Träger nicht zu nahe an der vorderen Garagewand anbringen. Am Besten mit dem Auto ausprobieren! So ausgerüstet wird Motorein- und ausbau zu einem Vergnügen.

Und noch ein Tip: Mit dem Bau der Arbeitsgrube beginnt man mit Vorteil an dem Tag, an dem der Nachbar (Bruder, Kollege) eine Schlank-

heitskur beschlossen hat: Je nach Art der Grube müssen 5-12 m<sup>3</sup> Erdreich bewegt werden, und das geht nicht von selbst! Auch der Abtransport mit Mulden, Lastwagen oder einem Anhänger muss organisiert sein. Jedoch: Der Aufwand lohnt sich!

Wer weitere Fragen hat, kann sich ungeniert an mich wenden.

R. R. Traction alias

Daniel Eberli

Vorbemerkung: Inserate bitte druckfertig liefern, sonst muss ein zuschlag verrechnet werden.

- Unter der rubrik "kleinanzeigen" können mitglieder des CTAC und befreundete clubs im gegenrecht kaufgesuche, angebote, mitteilungen etc gratis abdrucken lassen. Um der redaktion die arbeit etwas zu erleichtern, möchten wir bitten, wenn möglich maschinengeschriebene texte einzusenden.
- Unter der rubrik "inserate" werden gewerbliche inserate gegen einen unkostenbeitrag abgedruckt. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 seite gross sein, sie kosten entsprechen ihrer grösse fr. 60.-, fr. 30.- bzw. fr. 20.-. Für fotografische repros muss ein dementsprechender zuschlag erhoben werden.

Inserate und kleinanzeigen sind an die club-adresse zu richten.

---

### ERHAELTLICH BEIM CTAC :

- \* Ansteckknöpfe "Traction avant" ø 6cm, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Universaltassen, weiss mit clubemblem, stk fr. 7.50 plus versand.
- \* Clubkleber, stk fr. 1.50 plus versand.

Solange der vorrat reicht erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 84,83,82,81,80,79 und 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction briefmarken, technischen berichten, literatur hinweisen, treffen berichten, etc etc. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

---

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

---

Gesucht: Dachgepäckträger für 15/6, evt leihweise. Paul Stehrenberger, Zellwegstr. 4, 9056 Gais, T. 071 - 93 11 75.

---

Zu verkaufen: 15/6 Heller bausatz, masstab 1:8, preis fr. 200.-. Res Diem, Dorfstr. 29, 8542 Wiesendangen, tel. 01 - 830 35 75.

---

Zu verkaufen: an meistbietenden, Citroën légère 1950, farbe schwarz, motor revidiert. Der wagen ist komplet und in org. zustand. Walter Schönenberger, 3177 Kriechenwil, tel. 031 - 94 73 16.

---

Zu verkaufen: von privat T.A. 11 BL, bj. 1955, ab kontrolle. Sehr guter zustand, selbstimport. Verhandlungspreis sfr. 10'000.-. Tel. P. 01 - 860 80 34, G. 01 - 384 53 12.

---

Zu verkaufen: Rep.handbuch u. betriebsanleitung auf deutsch für légère u. large. Rep.handbuch, ersatzteikat. u. betriebsanl. für 15/6 auf franz. Ersatzteikat. für légère/large u. betriebsanl. auf franz. Vorderachssilentblöcke légère/large u. untere querlenkerwellen (nutenwellen). Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, T. 01 - 761 15 95.

---

### Treffenberichte

Ueber die Traction fernfahrt Paris - Moskau - Paris ist aus teilnehmerkreisen bis jetzt leider nichts eingetroffen. Ich werde versuchen aus den berichten in den ausländischen clubzeitungen etwas für unsere herbstzeitung zusammenzustellen.





# MITGLIEDERLISTE

(Stand 1. April 1985)

269 Mitglieder

- Ackerknecht Dieter  
UPM Box 844, University of  
Petroleum & Minerals  
Dhahran 31261 Saudi Arabia
- Aegerter Alfred  
Watterstr. 100, 8105 Regensdorf  
Tel. 01/840 32 42
- Aemisegger-Schwertfeger A. + U.  
Rosenstr. 18, 9113 Degersheim  
Tel. 071/54 10 70
- Ammann Erwin  
Birmensdorferstr. 486, 8055 Zürich  
Tel. 01/462 21 81
- Ammann Heinz  
Steinbühlallee 168, 4123 Allschwil  
Tel. 061/38 11 50
- Amport Werner  
Metzgergasse 21, 3400 Burgdorf  
Tel. 034/22 49 59
- Anliker Fritz  
Wunderlistr. 47, 8037 Zürich  
Tel. 01/44 53 80
- Anliker Rolf  
Hintersteig 23, 8200 Schaffhausen  
Tel. 053/5 10 28
- Aschwanden Ambros  
Rütliweid 19, 6043 Adligenswil  
Tel. 041/31 63 63
- Aschwanden Urs  
Kartausstr. 8, 8008 Zürich  
Tel. 01/55 88 02
- Balmer Jürg  
Hirschweg 12, 3604 Thun  
Tel. 033/22 32 55
- Bangarter Kurt  
Stöckli 23A, 3257 Ammerzwil  
Tel. 032/84 38 72
- Baumann Fridolin  
Gallusstr. 49, 9500 Wil  
Tel. 073/22 32 18
- Baumberger Fredy  
Vollenmoos, 8105 Regensdorf  
Tel. 01/840 11 80
- Beier Heinz  
Herzentalstr. 40, 4143 Dornach  
Tel. 032/84 92 75
- Bell Simon  
c/o Klinik Schulthess  
Neumünsterallee 3, 8008 Zürich  
Tel. 01/69 49 11
- Berchtold Hans  
Bahnhof Buffet, 4501 Solothurn  
Tel. 065/22 40 21
- Berger Urs  
Hauptstr. 232, 4625 Oberbuchsiten  
Tel. 062/63 25 62
- Beringer Peter  
Fronheimstr. 5, 8304 Wallisellen  
Tel. 01/830 70 40
- Bernoulli Lion  
Im Baumgarten 6, 8123 Embatingen  
Tel. 01/980 35 04
- Bill Werner  
Carmenstr. 55, 8032 Zürich  
Tel. 01/252 02 16
- Blasutto Alcide  
Hinter Gärten 9, 4125 Riehen  
Tel. 061/57 72 74
- Blesi Heinrich  
Thon 34, 8762 Schwanden  
Tel. 058/81 14 38
- Bohler Pierre  
Bergellerstr. 18, 8049 Zürich  
Tel. 01/56 46 05
- Bollhalder Hans  
Bugg, 9478 Azmoos  
Tel. 085/5 23 89
- Bolliger Christian  
Haus zur Rothfarb  
Neue Jonastr. 79, 8640 Rapperswil  
Tel. 055/27 41 20

- Bohny Peter  
Bettingerstr. 263, 4125 Riehen  
Tel. 061/49 46 73
- Born Hans-Ulrich  
Brunnenstr. 1, 4912 Aarwangen  
Tel. 063/22 43 41
- Bräm Jürg  
Scheuchzerstr. 58, 8006 Zürich  
Tel. 01/363 31 47
- Braune Michael  
Könizstr. 14, 3008 Bern  
Tel. 031/25 74 92
- Brunner Edda  
Neuhüslipark 2, 8645 Jona  
Tel. 055/28 38 74
- Brunner Hans  
Allmeindstr. 5, 8645 Jona  
Tel. 055/28 28 58
- Brunner Ulrich  
Reinhold Frei-Str. 17, 8049 Zürich  
Tel. 01/56 44 66
- Buchegger Peter  
Gartenlaube, 8586 Engishofen  
Tel. 071/69 15 43
- Bucher Theophil  
Curtiberg 52, 8646 Wagen  
Tel. 055/28 22 40
- Bumbacher Walter  
Oberwiesenstr. 20, 8050 Zürich  
Tel. 01/311 75 10
- Bürki Eduard  
Hofacker 222E, 3055 Suberg/Kosthofen  
Tel. 032/84 25 04
- Bürkler Joseph  
Schulstr. 4, 8640 Rapperswil  
Tel. 055/27 22 14
- Büttler Peter  
Eichholzstr. 13, 4563 Gerlafingen  
Tel. 065/35 24 88
- Casagrande Roland  
Bottmingerstr. 3, 4102 Binningen  
Tel. 061/47 17 25
- Citroen (Suisse) SA  
Colette Fawer  
27, rue des Acacias, 1211 Genève 24  
Tel. 022/42 66 00
- Clerc Freddi  
Postfach 154, 8854 Siebnen  
Tel. 055/64 44 64
- Deller Jürg  
Püntengasse 6, 8304 Wallisellen  
Tel. 01/830 35 75
- Diem Res  
Dorfstr. 29, 8542 Wiesendangen  
Tel. 052/37 22 90
- Doerr Peter  
Sunnehaldenstr. 24, 8311 Brütter  
Tel.
- Dubach Walter  
Buchenweg, 5632 Buttwil  
Tel. 057/44 43 19
- Dübendorfer-Vetsch Jürg  
Himmelrich 48, 6340 Baar  
Tel. 042/31 55 03
- Dubler Hans  
Hauptstr. 24, 2576 Lüscherz  
Tel. 032/88 19 13
- Dürig Peter  
Chalet, 3082 Schlosswil  
Tel. 031/91 29 11
- Eberle Heinz  
Oberdorfstr. 37, 8702 Zollikon  
Tel. 01/391 67 41
- Eberli Daniel  
Im Kellhof, 8463 Benken  
Tel. 052/43 25 17
- Ehrsam Roland  
c/o F. Keller AG  
Petersgraben 22, 4051 Basel  
Tel. 061/25 75 01
- Eisenring Wolfgang  
Stockenstr. 13, 9445 Rebstein  
Tel. 071/77 29 22
- Enderli Karl  
Schaffhauserstr. 424, 8050 Zürich  
Tel. 01/836 76 80
- Engi Rudolf  
Blumenrain 30, 4051 Basel  
Tel.
- Ettmüller Balz  
Eichstr. 41, 6330 Cham  
Tel. 042/36 44 83

- Fallegger Ruedi  
Kreuzstr. 39, 6010 Kriens  
Tel. 041/41 02 67
- Fehlmann Beat  
Im Stöckli, 3176 Neuenegg  
Tel. 031/94 29 93
- Fehr Hans  
Alte Landstr. 5, 8802 Kilchberg  
Tel. 01/715 43 11
- Fischer Willi  
Casa Comanacco, 6951 Cureglia  
Tel. 091/56 30 41
- Flückiger Rudolf  
Auto-Center AG, 4912 Aarwangen  
Tel. 063/22 67 77
- Frauchiger Werner  
Hardstr. 49a, 5430 Wettingen  
Tel. 056/26 20 73
- Frei Andreas  
Zielstr. 15, 8408 Winterthur  
Tel. 052/25 82 16
- Frei Beat  
Hasenacher, 8626 Ottikon  
Tel. 01/935 17 65
- Frey Peter  
Albertstr. 18, 5430 Wettingen  
Tel. 056/26 59 78
- Frey Pitt  
Boutique Kashmir  
Hauptstr. 108, 4147 Aesch  
Tel. 061/78 10 10
- Frick Armin  
Zugerstr. 115, 8810 Horgen  
Tel. 01/725 10 16
- Fritschi-Maeder Rene  
Böhlerstr. 166, 5726 Unterkulm  
Tel. 064/46 20 93
- Fuchs Hans  
Zürcherstr. 29, 4332 Stein  
Tel. 064/63 32 51
- Galliker Eugen  
28, Passage Gambetta, F-75020 Paris  
Tel.
- Gandin Gino  
Hauptstr., 8968 Mutschellen  
Tel. 057/33 80 90
- Gasser Kurt  
Meisenweg 4, 8200 Schaffhausen  
Tel. 053/4 37 68
- Geiger Fritz  
Mühlestr., 8479 Gütighausen  
Tel. 052/38 17 05
- Geiser Richard  
Bahnhofstr. 1, 8340 Hinwil  
Tel. 01/937 24 37
- Giger Rita  
Altstetterstr. 163, 8048 Zürich  
Tel. 01/62 67 92
- Giordanengo Gust.  
Altstetterstr. 257, 8048 Zürich  
Tel. 01/62 29 71
- Girardin Adrian  
Unt. Kanalweg 63, 2560 Nidau  
Tel. 032/51 73 13
- Gnädinger Rolf  
Braatistr. 167, 8211 Stetten  
Tel. 053/3 37 77
- Gnehm Erich  
Im Bühl, 9545 Tuttwil  
Tel. 054/9 55 69
- Götze John C.  
Utoquai 29, 8008 Zürich  
Tel. 01/391 87 89
- Götschi Urs  
Buchli 177, 3176 Neuenegg  
Tel. 031/94 19 36
- Graf-Lenherr K.  
Ringstr. 11a, 9302 Kronbühl  
Tel. 071/25 65 23
- Gubler Fleming  
Kirchstr. 18, 8810 Horgen  
Tel. 01/725 08 45
- Gubler Lennart  
Postfach 312, 8301 Glattzentrum  
Tel. 01/830 55 55
- Guggenheim Edi  
Waffenplatzstr. 90, 8003 Zürich  
Tel. 01/69 22 64
- Guggisberg Roland  
Eierbachstr. 9, 8155 Niederhasli  
Tel. 01/850 29 84
- Günter John P.  
Mühlental 53, 8200 Schaffhausen  
Tel. 053/ 5 34 55
- Güttiger Max  
Oberdorf 12, 8264 Eschenz  
Tel. 054/41 36 65



Creation: Kurt Gasser

-Häfliger Eugen  
Streulistr. 58, 8032 Zürich  
Tel. 01/55 64 63

-Hässig Felix  
Asylstr. 70, 8032 Zürich  
Tel. 01/42 62 74

-Hager Peter  
Sägestr. 1, 8162 Steinmaur  
Tel. 01/853 23 53

-Hagmann F.P.  
Mühlestr. 46b, 2504 Biel-Mett  
Tel. 032/87 32 20

-Hagmann Meinrad  
Stalden 11, 4500 Solothurn  
Tel. 065/ 22 21 31

-Hämman Ernest  
Saatlenstr. 30, 8051 Zürich  
Tel. 01/40 76 34

-Härri Ernst  
Weinbergstr. 4, 8800 Thalwil  
Tel. 01/720 65 90

-Hedinger Steven  
50, Redford Road,  
Windsor, Berks. SL4 555  
Tel. Windsor 52 96 3

-Herzog Ruedi  
Ettingerstr. 1, 4106 Therwil  
Tel. 061/73 78 73

-Heussi Walter  
Berninastr. 32, 8057 Zürich  
Tel. 01/311 38 50

-Heussi Christian  
Federblick, 8865 Bilten  
Tel. 058/37 17 29

-Heussi Fritz  
Forchstr. 159, 8132 Egg  
Tel. 01/984 18 85

-Hiller Ueli  
P.O. Box 10425  
Strubenvale 1570 Süd-Afrika

-Hirt Fredy  
Steinrebenstr. 60, 4153 Reinach  
Tel. 061/76 60 63

-Hobi Guido  
Schmittenackerstr. 6, 8309 Nürensdorf  
Tel. 01/836 88 85

-Hochreutener Markus  
Industriestr. 6, 8544 Sulz-Rickenbach  
54 Tel. 052/37 34 85

-Hofstetter Walter  
c/o Citoren (Suisse) SA  
Freiburgerstr. 447, 3018 Bern  
Tel. 031/88 06 62

-Höhener Manfred  
Kurvenstr. 10, 9062 Lustmühle  
Tel. 071/33 33 53

-Hostettler Ernst  
Hausacherstr. 29, 8122 Binz  
Tel. 01/980 17 68

-Hublard Daniel  
Kramburg, 3199 Gelterfingen  
Tel. 031/80 05 73

-Hügli Christian  
Säntisstr. 18, 9030 Abtwil  
Tel. 071/31 31 10

-Hürlimann Kurt  
Wihaldenstr. 22, 8340 Hinwil  
Tel. 01/937 30 52

-Hürlimann Peter  
Rickenstr. 68, 9630 Wattwil  
Tel. 074/7 50 01

-Isler Robert  
Friedenstr. 20, 8400 Winterthur  
Tel. 052/23 77 29

-Jährmann Thomas  
Shopping Center 13, 8958 Spreite  
Tel. 056/71 47 34 bach

-Jezler Peter  
Hurnerstr., 8360 Wallenwil  
Tel. 073/43 10 83

-Jordi Ernst  
Dorf, 3458 Dürrenroth  
Tel. 063/74 11 16

-Jost Beat  
Industriestr. 30, 9100 Herisau  
Tel. 071/51 34 10

-Kammermann D.  
Obere Bahnhofstr. 54, 3700 Spiez  
Tel. 033/54 66 64

-Käser Peter  
Melchnaustr. 134, 4911 Obersteck-  
Tel. 063/22 29 60 holz

-Kaufmann Franz  
Thorenbergstr. 28, 6014 Littau  
Tel. 041/55 83 53

-Kaufmann W. Hs.  
Hauptstr. 91, 2557 Studen  
Tel. 032/53 31 91

- Keller H.R.  
Luzernerstr. 711, 5712 Beinwil am See  
Tel.
- Keller Willi  
Schloss-Str., 9526 Zuckenriet  
Tel. 073/47 11 51
- Kettiger Peter  
Säntisstr. 19, 8805 Richterswil  
Tel. 01/784 57 72
- Keusch Anton  
Harriwilstr. 160, 4566 Oekingen  
Tel. 065/35 31 52
- Koch Hans Georg  
Steinlerweg 15, 4402 Frenkendorf  
Tel. 061/94 84 18
- Koepfel Albert  
Chapfstr. 4, 9032 Engelburg  
Tel. 071/28 21 77
- Kohler Peter  
Haselweg 2, 8200 Schaffhausen  
Tel. 053/5 93 80
- Krähenbühl Beat  
Leimgrubenstr. 7, 3510 Stalden  
Tel. 031/99 22 97
- Krebs Beat  
Falknerstr. 19, 4900 Langenthal
- Kurmannel Silvan  
Landschastr. 12, 6006 Luzern  
Tel. 041/36 41 82
- Kürsteiner Werner  
Dorfstr. 10, 8424 Embrach  
Tel. 01/865 29 02
- Kurzo Josef  
Strassburgerallee 112, 4055 Basel  
Tel. 061/44 09 80
- Lätt Werner Jun.  
Mühle, 4571 Mühledorf  
Tel. 065/65 10 18
- Läubli André  
Roosweg 14, 5707 Seengen  
Tel. 064/54 22 17
- Ledermann Roland  
Aareweg 9, 3270 Aarberg  
Tel. 032/82 47 45
- Lehmann Markus  
Langackerstr. 13, 4441 Thürnen  
Tel. 061/98 28 69
- Lehner Christian  
Hohbühlstr. 8, 9400 Rorschach  
Tel. 071/42 32 10
- Leutert Ulrich  
Bünenmattweg 1, 4148 Pfeffingen  
Tel. 061/78 32 40
- Liebmann James  
Auf Pünten 45, 8400 Winterthur  
Tel. 052/29 22 74
- Lingg Serge  
Turnastr. 8, 5734 Reinach  
Tel. 064/71 25 24
- Lobos-Wild Roberto  
Oberdorf 2, 4132 Muttenz  
Tel. 061/61 40 30
- Löhner Daniel  
Aarberggasse 10, 3011 Bern  
Tel. 031/22 33 80
- Lys Walter  
Prodoselga, 7417 Paspels  
Tel. 081/27 22 81
- Mantel Hans  
Rest. Neuhof,  
Gotthardstr. 62, 8800 Thalwil  
Tel. 01/720 50 20
- Marchand René  
Arinweg 11, 9470 Buchs  
Tel. 085/6 36 03
- Marengni Pruno  
Bruechstr. 59, 8706 Meilen  
Tel. 01/923 19 69
- Martinazzo Aldo  
Ringstr. 16, 8636 Wald  
Tel. 055/é5 2é 42
- Matthey de l'Endroit Roger  
Thunstr. 2, 3005 Bern  
Tel. 031/44 17 63
- Maurer Erwin  
Säntisstr. 15, 8580 Amriswil  
Tel.
- Meier Max  
Sumvoi 128, 7099 Lantsch-Lenz  
Tel. 081/71 16 49
- Meier Stefan  
Jurastr. 34, 3361 Wanzwil  
Tel. 063/61 35 94

- Messmer Erich  
Rest. Frohsinn  
Hauptstr., 8592 Uttwil  
Tel. 071/63 44 84
- Meyer-Vanoli Bruno  
Fadenstr. 39, 6300 Zug  
Tel. 042/21 95 79
- Meyer Roland  
Fluhstr. 172, 4244 Röschenz  
Tel.
- Meyer Wilhelm  
Postweg 81, 4511 Hubersdorf  
Tel. 065/ 77 18 76
- Mihajlovic Aleksa  
Postfach 227, 8036 Zürich  
Tel. 01/242 66 52
- Mischler Daniel  
Stolzestr. 15, 8006 Zürich  
Tel. 01/363 24 81
- Miserez René  
c/o Mubarak Dh'ar Al-Gahtani Est  
P.O.Box 1211 Al-Khobar Saudi Arabia
- Mock Maja  
Buttnstr. 12, 8052 Zürich  
Tel. 01/301 37 87
- Morf Rolf  
Pestalozzistr. 8, 8570 Weinfelden  
Tel. 072/22 39 72
- Moser Michael  
Alte Ossingerstr. 2, 8461 Oerlingen  
Tel. 052/43 32 33
- Mugglin Hans-Martin  
Oberteufenerstr. 46, 8428 Teufen  
Tel. 01/865 47 44
- Müller Erich  
Talackerweg 4, 8155 Oberhasli  
Tel. 01/850 29 32
- Müller Ernst  
Hauptstr. 12, 4324 Obermumpf  
Tel. 064/63 19 10
- Müller Hanspeter  
Friedenstr. 11, D-7603 Oppenau  
Tel. 0049/7804/21 91
- Müller Peter  
Hauptstr. 139, 8545 Rickenbach  
Tel. 052/37 29 37
- Müller Willy  
Badachthal, 6244 Ebersecken  
Tel. 062/86 14 52
- Musallam Th.  
Ob. Mühlestettenweg 37, 4450  
Tel. 061/98 48 53 Sissach
- Niedermann C.  
Hummerlwald 20, 8645 Jona  
Tel. 055/28 14 07
- Ochsner Rolf  
Im Husacker 5, 8352 Elsau  
Tel. 052/36 16 18
- Oehrli Hans-Ulrich  
Oberdorfgrasse 12, 3806 Bönigen  
Tel. 036/22 48 53
- Oesterle Marc  
Spitalgasse 16, 3011 Bern  
Tel. 031/22 32 40
- Paulet Jean François  
Grabenstr. 39, 8225 Siblingen  
Tel. 053/7 19 44
- Perrenoud Pierre & Jutta  
Döschwo-Zytig, Letten 127/Uezwil  
Tel. 057/22 92 56 5611 Büttikon
- Pizzotti Claude  
Via al Lido 9, 6962 Viganello  
Tel. 091/52 60 80
- Plüss Willy  
Längweiherstr. 58, 6014 Littau  
Tel. 041/22 67 36
- Portmann J.  
Kirchgasse 5, 3550 Langnau  
Tel. 035/2 46 92
- Pretto Adrian  
Am Pfisterhölzli 22, 8606 Greifens  
Tel. 01/940 89 83
- Ramp Ulrich  
Pfarrweg 6, 8046 Zürich  
Tel. 01/57 90 71
- Rausser Urs  
Lyceum Alpinum, 7524 Zuoaz  
Tel. 082/7 28 94
- Rey Walter  
Sonnenhalde 1, 8603 Schwerzenbach  
Tel. 01/825 27 35

- Richard René  
Unt. Bahnhofstr. 24, 8580 Amriswil  
Tel. 071/67 58 22
- Richli Herbert  
Schwanenfelsstr. 15, 8212 Neuhausen  
Tel. 053/2 25 50
- Rieben Marcel  
Wangentälstr. 96, 3172 Niederwangen  
Tel. 031/56 78 33
- Rieder Erwin  
Pl. Notre Dame 164, 1700 Fribourg  
Tel. 037/22 14 55
- Riva Rolando  
Via Bassone 14, 6974 Aldesago  
Tel. 091/51 17 40
- Roggenmoser Robert  
Buelstr. 4, 8307 Tagelswangen  
Tel. 052/32 67 96
- Rüegg Peter  
Konstanzerstr. 42a, 8280 Kreuzlingen  
Tel. 072/72 72 03
- Rüegger Ernst  
Salmenstr. 13, 4127 Birsfelden  
Tel. 061/41 91 52
- Rui Stefano  
Bruggweg 4, 4402 Frenkendorf  
Tel. 061/94 21 91
- Rutishauser Andreas  
Altstetterstr. 163, 8048 Zürich  
Tel. 01/62 67 95
- Ryf Hans  
Kasernenplatz 49, 4705 Wangen a. Aare  
Tel. 065/71 25 86
- Sahli Max  
Seidenstr. 21, 8853 Lachen  
Tel. 055/63 46 74
- Schaer Baeat  
Sonnenrain, 3412 Heimiswil  
Tel. 034/22 60 00
- Schärer Markus  
Fabrikstr. 33, 3012 Bern  
Tel. 033/24 53 13
- Schaufelberger E. + O.  
127, Kingswoodroad  
Tauranga, New Zealand
- Scheidegger Beat  
Brückfeldstr. 36, 3012 Bern  
Tel. 031/24 12 62
- Schelbert Christof  
Bleichmattstr. 15, 4600 Olten  
Tel. 062/32 61 15
- Schelbli Christian  
Grenzstr. 7, 8580 Amriswil  
Tel. 071/67 57 33
- Schellenberg Felix  
Hochkreuzstr. 7, 9320 Arbon  
Tel. 071/46 17 83
- Schenk Beat  
Güterstr. 129, 4053 Basel  
Tel. 061/35 25 55
- Scheuble Willi  
8557 Fruthwilen  
Tel. 072/64 13 99
- Schibler Robert  
Leemattenstr. 11, 5442 Fislisbach  
Tel. 056/83 37 52
- Schiltknecht Jürg  
Schürenstr. 11, 8903 Birmensdorf  
Tel. 01/737 25 50
- Schlapfer Peter  
Rössliweg, 6285 Hitzkirch  
Tel. 041/85 20 66
- Schletti Hans  
Aegerter, 3775 Lenk i/S  
Tel. 030/3 20 54
- Schneider Hugo  
Gasthaus Schindlet, 8494 Bauma  
Tel. 052/46 11 68
- Schneider Walter  
Bahnhofstr. 52, 4125 Riehen  
Tel. 061/49 25 35
- Schoder Walter  
Goldbachstr. 23, 8630 Rüti  
Tel. 055/31 61 41
- Schorta Albert  
Löhrstr. 2, 4552 Derendingen  
Tel. 065/42 32 83
- Spichtin Dieter  
Grimselstr. 3, 4054 Basel  
Tel. 061/38 61 08
- Schrott R.  
Bodenächerstr. 18, 5417 Untersig-  
enthal  
Tel. 056/28 31 84
- Schütz Walter  
Tulpenweg 13, 3177 Laupen  
Tel. 031/94 88 94



- Schwägli Urs  
Gibelstr. 63, 2540 Grenchen  
Tel. 065/52 81 17
- Schweizer Hansueli  
Römerweg 11, 5262 Frick  
Tel. 064/48 15 70
- Seiler Benno  
Schwarzackerstr. 50, 4303 Kaiseraugst  
Tel. 061/83 35 18
- Sidler Werner  
Landschau, 6276 Hohenrain  
Tel. 041/88 30 06
- Siegirst Markus  
Gutenbergstr. 4, 3011 Bern  
Tel. 031/25 38 03
- Siegwart Stephan  
Laufenstr. 25, 4053 Basel  
Tel. 061/50 62 97
- Soland Guido  
Schaubweg 3, 6205 Eich  
Tel. 041/99 24 86
- Soller Hansrudolf  
9320 Frasnacht  
Tel. 071/46 52 93
- Sommer Roland  
Hauptstr. 88, 3752 Wimmis  
Tel. 033/57 24 22
- Sonderegger Thomas  
Brauwerstr. 1, 9320 Arbon  
Tel. 071/46 63 28
- Soppelsa Kuno  
Alpstr. 9, 8280 Kreuzlingen  
Tel. 071/72 26 96
- Spielmann Toni  
Steinerhus, 4566 Halten  
Tel. 065/35 23 63
- Spykerman Jam  
Milantstraat 118  
NL-7415 TH Deventer
- Stäuble Otto  
Röthacker 197, 4349 Sulz  
Tel. 064/65 21 28
- Stehrenberger Paul  
Zellwegstr. 4, 9056 Gais  
Tel. 071/93 11 75
- Strausak Theo  
Weberngasse 4, 4500 Solothurn  
Tel. 065/23 49 13
- Strehler Heinrich  
Hanfäckerstr. 7a, 8500 Frauenfeld  
Tel. 054/21 25 34
- Stricker Markus  
Solibodenstr. 18, 8180 Bülach  
Tel. 01/860 80 34
- Studer-Goetz Ernest  
Hauptstr. 14, 4522 Rüttenen  
Tel. 065/23 13 92
- Sutter-Rüegg Kurt  
Bahnhofstr. 4, 8716 Schmerikon  
Tel. 055/86 24 45
- Tanner Meinrad  
Alte Landstr. 22, 4456 Tenniken  
Tel. 061/98 35 49
- Taschner Margrit  
Triemlistr. 118, 8047 Zürich  
Tel. 01/52 82 36
- Thurnherr Gérard  
Freiburgerstr. 534, 3172 Nieder-  
wangen b. Bern
- Trefalt Hans Peter  
1813 St. Saphorin  
Tel. 021/51 26 21
- Triebold Michael  
Im Rheinfeld 275, 4322 Mumpf  
Tel. 064/63 14 80
- Vinzencz Anton  
Walchlistr. 16, 8800 Thalwil  
Tel. 01/720 21 12
- Vogel Kilian  
Sägegasse 2, 5313 Klingnau  
Tel. 056/45 10 94
- Vögeli Matthias  
Wilerstr. 3, 9242 Oberuzwil  
Tel. 073/51 79 86
- von Vladar Aladar  
9475 Sevelen  
Tel.
- Wäger Josef  
Gürtelstr. 57, 7000 Chur  
Tel. 081/22 22 36
- Wälchli Erik  
Enchanted Forrest 1622  
South Bend In 46637 USA
- Walker Beat  
Bahnhofstr., 4707 Deitingen  
Tel. 065/44 31 69

- Walker Beat  
Wesmerihof, 6221 Rickenbach  
Tel. 045/51 25 41
- Weber Alex  
Restaurant Sonne, 8225 Siblingen  
Tel. 053/7 19 19
- Weber Michel  
Wartweg 692, 3118 Uttigen  
Tel. 033/45 23 43
- Wehrli Ruedi  
Zollikerstr. 100, 8702 Zollikon  
Tel. 01/391 40 39
- Wellauer Konrad  
Immenstall, 8272 Ermatingen  
Tel. 072/64 17 24
- Wettstein Thomas  
Brandrietstr. 33, 8307 Effretikon  
Tel. 052/32 30 20
- Widmer J.  
Glärnischstr. 6, 8610 Uster  
Tel. 01/940 26 95
- Widmer Ulrich  
Verenaweg 14, 6343 Buonas  
Tel. 042/64 23 10
- Willimann Jakob  
Schulhausweg 49, 4911 Reisiswil  
Tel.
- Winzeler Heinz B.  
Im Eichbühl 39, 8405 Winterthur  
Tel. 052/28 36 34
- Wittmann Gody  
General Guisanstr. 19, 8400 Winterthur  
Tel. 052/29 57 18
- Wirz-Meyer Margrit  
Rainstr. 4, 6311 Edlibach  
Tel. 042/52 27 77
- Wiser Fritz  
Vogelau 19, 8640 Rapperswil  
Tel. 055/28 13 64
- Wismer Ernst  
Alte Gfennstr. 37, 8600 Dübendorf  
Tel. 01/820 12 35
- Wismer Kurt  
Schlierenstr. 40, 8142 Uitikon  
Tel. 01/493 29 62
- Witmer Urs  
Schaufelgrabenweg 26, 3033 Wohlen  
Tel. 031/82 23 20
- Wullschleger Markus  
Spitzackerstr. 4, 8309 Nürensdorf  
Tel. 01/836 67 19
- Würgler Rudolf  
Stadtbachstr. 42a, 3012 Bern  
Tel. 031/23 77 59
- Wüthrich Thomas  
Aadorfstr. 17, 9545 Wängi  
Tel. 054/9 01 35
- Youssoufian Eric  
Cholacher 18, 5452 Oberrohrdorf  
Tel. 056/96 16 94
- Zbären Peter  
Ch. Castelver 4, 1255 Veyrier  
Tel. 022/84 05 89
- Zehnder Josef  
Jonschwilerstr. 39, 8536 Schwarzen-  
bach
- Zehntner Peter  
Hauptstr. 26, 4304 Giebenach  
Tel. 061/83 57 20
- Zwingli Hans-Ruedi  
Kapplerstr. 69, 9642 Ebnat-Kappel  
Tel. 074/3 33 83

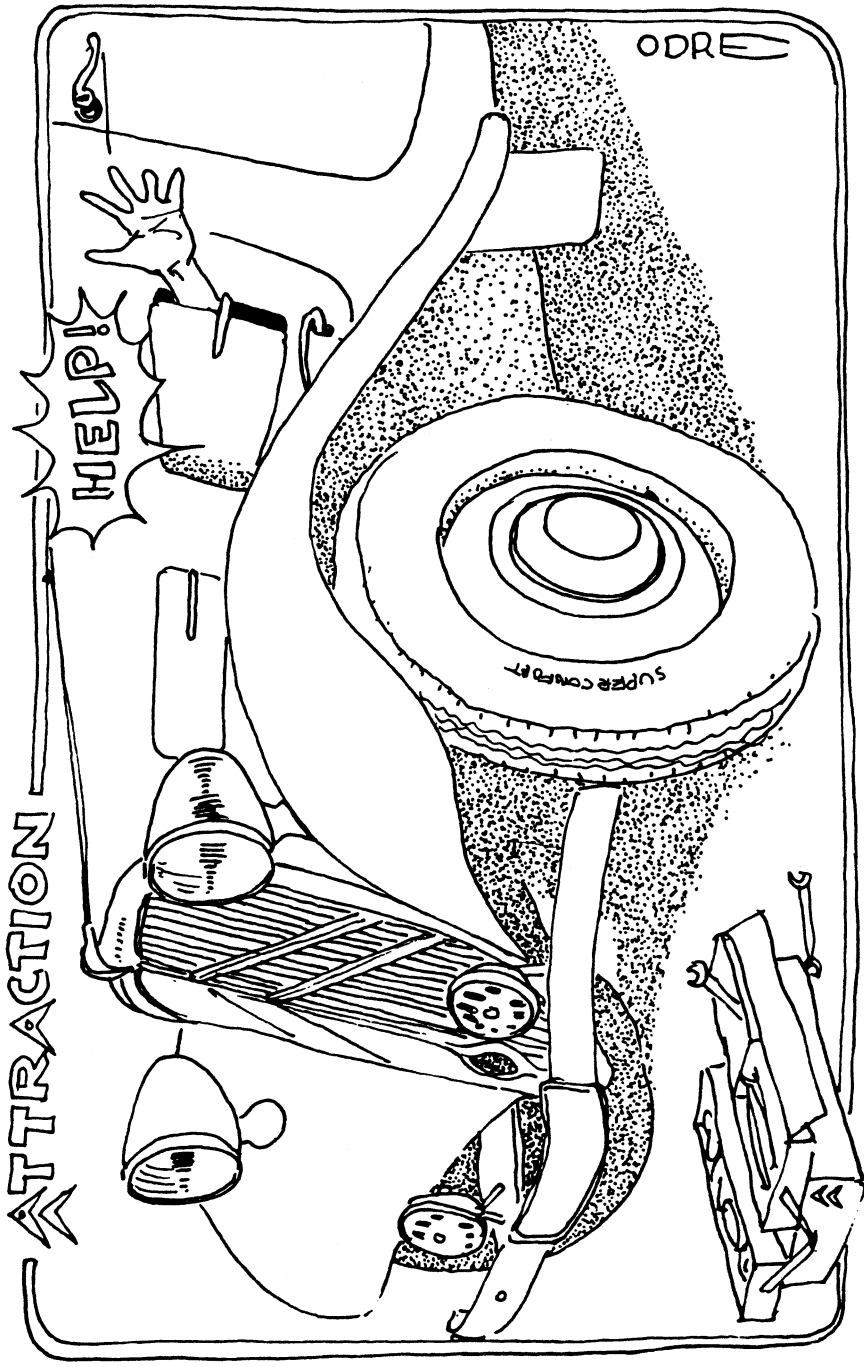
## ABGASENTGIFTUNG

Das von Andreas Rutishauser erwähnte abgasentgiftungsgerät für den nachträglichen einbau in heft 1/85 s. 9 ist mit ziemlicher sicherheit der gleiche flopp wie die erwähnten geräte auf s. 10.

Nachdem ich beim zuständigen vertreter etwas intensiver nachgefragt habe - zb kompetente und verlässliche test resultate, nicht solche von irgendwelchen ominösen instituten, liess er plötzlich nichts mehr von sich hören.

Was ich noch in erfahrung bringen konnte war, dass dieses gerät zur zeit in der Schweiz noch nicht im handel ist. Es soll jedoch in Italien und Frankreich verkauft werden.

Armin Frick



CARTOON : DRÉ KERBUSCH

Aus: TAN journal "Traksjon"

\*\*\*\*\*

MITGLIEDER - WERBUNG

\*\*\*\*\*

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert etc, und möglichen interessenten des CTAC zur anmeldung gegeben, bzw. unter den scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen Trac-  
tion: Ja ... Nein ... Typ ..... Baujahr ..... Farbe .....  
Chassisno. .... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen Trac-  
tion: Ja ... Nein ... Typ ..... Baujahr ..... Farbe .....  
Chassisno. .... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen Trac-  
tion: Ja ... Nein ... Typ ..... Baujahr ..... Farbe .....  
Chassisno. .... Besonderheiten .....

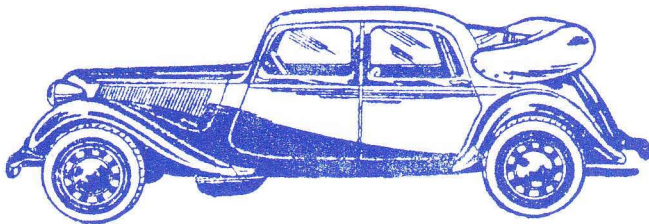
Herrn  
Hans Georg Koch  
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.  
8810 Horgen

I M P R I M E

**CITROËN-LIMOUSINE**  
umgebaut in **CABRIOLET-LIMOUSINE**



**Carrosserie-Spenglerei**  
**W. Baumann, Burgdorf**

**Haldenweg 7a    Telephon 1103**